

Strip- en omkatfabrieken

Een fenomeenstudie als basis voor inzicht, awareness en aanpak

H. Ferwerda, J. Wolsink



Strip- en omkatfabrieken

Strip- en omkatfabrieken

Een fenomeenstudie als basis voor inzicht, awareness en aanpak

H. Ferwerda & J. Wolsink

Meer informatie over deze en andere uitgaven kunt u verkrijgen bij:

Sdu Klantenservice
Postbus 20025
2500 EA Den Haag
tel.: (070) 378 98 80
website: www.sdu.nl

Omslagontwerp: Imago Mediabuilders, Amersfoort

Afbeelding omslag en binnenwerk: Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV)

ISBN: 9789012408028

NUR: 600

© 2022 Sdu B.V., Den Haag; Politie & Wetenschap, Den Haag; Bureau Beke, Arnhem

Alle rechten voorbehouden. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Behoudens de in of krachtens de Auteurswet gestelde uitzonderingen, mag niets uit deze uitgave worden veeleenvoudigd, 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 reprografische veeleenvoudigingen uit deze uitgave is toegestaan op grond van art. 16h Auteurswet, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (postbus 3051, 2130 KB Hoofddorp, www.reprorecht.nl). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (art. 16 Auteurswet) dient men zich te wenden tot de Stichting PRO, Stichting Publicatie- en Reproductierechten Organisatie, postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp www.cedar.nl/pro. Voor het overnemen van een gedeelte van deze uitgave ten behoeve van commerciële doeleinden dient men zich te wenden tot de uitgever.

Hoewel aan de totstandkoming van deze uitgave de uiterste zorg is besteed, kan voor de aanwezigheid van eventuele (druk)fouten en onvolledigheden niet worden ingestaan en aanvaarden de auteur(s), redacteur(en) en uitgever deswege geen aansprakelijkheid voor de gevolgen van eventueel voorkomende fouten en onvolledigheden. No part of this publication may be reproduced in any form, by print, photo print or other means without written permission from the authors.

Inhoudsopgave

Voorwoord / 7

Strip- en omkatfabrieken onderzocht / 9

- 1.1 Voertuigcriminaliteit in Nederland / 9
- 1.2 Het ondermijnende karakter van voertuigcriminaliteit / 10
- 1.3 Een onderzoek naar strip- en omkatfabrieken / 11
- 1.3.1 Achtergrond en vraagstelling / 11
- 1.3.2 Methoden van onderzoek / 12
- 1.4 Leeswijzer / 16

2. Literatuur en open bronnen over strip- en omkatfabrieken / 17

- 2.1 De literatuur / 17
- 2.1.1 Motivatie voor en omvang van autodiefstal / 17
- 2.1.2 Dadergroepen / 21
- 2.1.3 Modus operandi / 23
- 2.1.4 Impact en aanpak / 27
- 2.2 Open bronnen / 29
- 2.2.1 Het stelen van auto's / 29
- 2.2.2 Strippen van de gestolen auto's / 31
- 2.2.3 De aanleiding voor het onderzoek / 32
- 2.2.4 De dadergroep / 34

3. De opsporingsonderzoeken / 37

- 3.1 Het opsporingsonderzoek en het onderzoeksteam / 37
- 3.1.1 De constatering van het feit / 37
- 3.1.2 Overwegingen voor de opsporing / 41
- 3.1.3 Het team / 42
- 3.2 De locatie en eigenaar / 44
- 3.2.1 De locaties getypeerd / 45
- 3.2.2 De eigenaren of huurders van de fabrieken / 46
- 3.3 Modus operandi, opbrengsten en nadere duiding / 46
- 3.3.1 Werkwijze, voertuigen en opbrengsten / 46
- 3.3.2 Nadere duiding van het fenomeen / 49
- 3.4 De verdachten(groepen) getypeerd / 52
- 3.4.1 Aantallen, relaties en typering / 52

3.4.2 Kennis, facilitators en middelen / 53

4. De aanpak van strip- en omkatfabrieken / 55

4.1 Terugkijken op de aanpak in de opsporingsonderzoeken / 55

4.2 Leerervaringen en kansen voor toekomstige aanpak / 58

4.3 Het is 5 voor 12 voor de aanpak / 63

5. De balans opgemaakt / 65

Lijst met afkortingen / 71

Geraadpleegde bronnen / 73

Bijlage 1 Met dank aan / 77

Bijlage 2 Analyseformat c.q. itemlijst interviews opsporingsonderzoeken / 79

Bijlage 3 De locaties van strip- en omkatfabrieken in de media-analyse / 83

Bijlage 4 VbV stopt als strafrechtelijk bewaarder / 85

Leden Redactieraad Programma Politie & Wetenschap / 87

Uitgaven in de reeks Politiekunde / 89

Voorwoord

Voor u ligt een fenomeenonderzoek naar ‘strip- en omkatfabrieken’. Het betreft een fenomeen waar tot op heden weinig over bekend is. Het onderzoek richt zich op fabrieken waar gestolen auto’s in een paar uur tijd veranderen in losse onderdelen of van identiteit waarna de onderdelen of de auto’s vervolgens verkocht worden.

In dit rapport geven we inzicht in het fenomeen strip- en omkatfabrieken als het gaat om werkwijze, dadergroepen, opbrengsten, maatschappelijke schade (ondermijnende effecten), impact voor slachtoffers en raakvlakken met andere vormen van ernstige criminaliteit. Ook gaan we in op de aanpak en mogelijkheden voor de toekomstige aanpak.

Voor het onderzoek hebben we diverse bronnen gebruikt. Zo is een deskresearch uitgevoerd, zijn twintig opsporingsonderzoeken gereconstrueerd, is er gesproken met materiedeskundigen en slachtoffers, is er een aantal *mystery guest*-bezoeken afgelegd bij strip- en omkatfabrieken en zijn we mee geweest met een integrale controle. De personen die dit mogelijk maakten, zijn wij zeer erkentelijk voor hun inbreng en we danken hen daarvoor. Ze staan weergegeven in bijlage 1.

Een speciaal woord van dank gaat uit naar Rob van Bokhoven (Landelijk Coördinerend Officier van Justitie High Impact Crimes & Mobiel Banditisme), Tjade Feuth (Officier van Justitie, Arrondissementsparket Oost-Nederland), Paul Meinhardt (senior beleidsadviseur, Parket Generaal) en Wouter Verkerk (Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit) voor het meedenken in de aanloop naar dit onderzoek en het Programma Politie & Wetenschap voor het mogelijk maken van dit onderzoek.

Tot slot bedanken wij de leden van de leescommissie voor hun feedback op het manuscript. Het betreft: Ernst Bothof (Landelijk Intelligence- en expertisecentrum Voertuigcriminaliteit), Edwin Brander (Politie), Paul Engelsman (Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit), Tjade Feuth (Openbaar Ministerie), Paul Meinhardt (Openbaar Ministerie), Adriaan Rottenberg (Programma Politie & Wetenschap), Robert Smitskamp (Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit) en Hendrik Steller (Dienst Wegverkeer).

Henk Ferwerda en Joey Wolsink
Arnhem, februari 2022

Strip- en omkatfabrieken onderzocht

Auto's die in georganiseerd verband worden gestolen, veranderen soms in een paar uur tijd in losse onderdelen of van identiteit waarna de onderdelen of de auto's vervolgens weer in de 'bovenwereld' terechtkomen. Over de 'fabrieken' waar dit plaatsvindt, de werkwijze, de dadergroepen die zich hiermee bezighouden en impact is tot op heden weinig bekend. Dit terwijl er in de optiek van politie en justitie sprake lijkt te zijn van 'fabrieken' die ondermijnende ernstige criminaliteit faciliteren. Dit onderzoek dat binnen het onderzoeksprogramma 'Mobiel Banditisme' van het Programma Politie & Wetenschap is uitgevoerd, gaat over het fenomeen strip- en omkatfabrieken.

In dit inleidende hoofdstuk staan we eerst kort stil bij het fenomeen voertuigcriminaliteit en het ondermijnende karakter van voertuigcriminaliteit. Daarna gaan we in op de onderzoeksvragen en methoden om te besluiten met een leeswijzer.

1.1 Voertuigcriminaliteit in Nederland

Uit het meest recente landelijke onderzoek naar voertuigcriminaliteit in Nederland¹ komt naar voren dat er sprake is van een vorm van georganiseerde en ondermijnende criminaliteit die verwevenheid heeft met andere vormen van criminaliteit. Niet alleen auto's maar ook bedrijfsbussen, werkmaterieel en onderdelen worden in georganiseerd verband gestolen, zo blijkt. De gestolen goederen – auto's en onderdelen – gaan naar het buitenland maar vinden ook steeds vaker een nieuwe eigenaar in ons eigen land, mede dankzij afzetkanalen via het internet en via malafide bedrijven. Verder is er sprake van een toename in de diefstal van auto's die een nieuwe identiteit krijgen (omkatten, duplo's of klonen) en via het internet worden verkocht. Landen waar vraaggestuurd gestolen waar wordt afgezet, zijn vooral landen in Midden- en Oost-Europa, de Baltische Staten en Afrikaanse landen.

Uit de *modus operandi* komt naar voren dat de dadergroepen – afkomstig uit Nederland en het buitenland – niet alleen goed georganiseerd zijn, maar ook zeer professioneel werken. De motieven om voertuigen te stelen, verschillen per dadergroep. Naast financieel gewin als motief worden er steeds vaker snelle auto's gestolen – met meer dan 200 pk – die gebruikt worden bij het plegen van High Impact Crimes (HIC), zoals overvallen en ram- en plofkraken maar ook bij liquidaties. Gestolen auto's spelen sinds jaar en dag een faciliterende rol bij andere vormen van criminaliteit. De laatste jaren is

¹ Ferwerda, Van Ham & Bremmers, 2013.

er daarnaast een explosieve groei in aangetroffen (gestolen) voertuigen met verborgen ruimtes die gebruikt worden voor het transport van vuurwapens, geld en drugs.

Omkatten, klonen of duplo's

In het geval van omkatten krijgt een gestolen auto de identiteit van een schadeauto of wrak. Het is overigens bekend dat bij het omkatten niet alleen het Voertuig Identificatie Nummer (VIN) wordt overgezet in een gestolen voertuig, maar ook wordt 25% tot 50% van een ernstig beschadigd voertuig 'samengeplakt' met 75% tot 50% van een gestolen voertuig. Gebleken is dat hierdoor verkeersonveilige voertuigen ontstaan.

Omdat vanuit de aanpak de focus meer gericht is op het innemen van Nederlandse kentekens van wrakauto's, hanteren criminelen sinds 2007 in toenemende mate de methode van klonen. Bij het autoklonen krijgt een gestolen auto de identiteit van een auto die wel legaal op de weg is. Het principe ziet er in algemene zin als volgt uit: criminelen hebben een gestolen voertuig en zoeken naar een vergelijkbaar exemplaar (duplo) op internet of bij een dealer. Ze stelen de identiteit van de auto en gaan zelfs zo ver dat ze bij een proefrit de onderhoudsboekjes stelen of namaken. In de gestolen auto plaatsen zij vervolgens de kilometerstand en het chassisnummer van de duplo.

1.2 Het ondermijnende karakter van voertuigcriminaliteit

Een voertuigdiefstal kan het veiligheidsgevoel van een slachtoffer negatief beïnvloeden. Verder is er sprake van grote financiële schade voor verzekeraars, autoverhuurbedrijven, garagebedrijven en particulieren. Particulieren zijn – als zij voertuigen bij malafide bedrijven of andere particulieren kopen – zich vaak niet eens bewust van het gevaar dat ze een omgekatte auto of een auto met gestolen auto-onderdelen kopen, met alle gevolgen van dien als dit alsnog uitkomt. Ook kunnen de veiligheidseisen van dergelijke voertuigen niet worden gegarandeerd en dat kan ingrijpende gevolgen hebben voor de bestuurders en de verkeersveiligheid. Het feit dat de RDW – bij het op kenteken zetten van auto's – sinds 2006 geen veiligheidskeuring uitvoert op het betreffende voertuig maakt het nog schrijnender.

Verder kan diefstal van een bedrijfsvoertuig of van werkmaterieel tot praktische problemen en schade leiden. Diefstal van auto-onderdelen en het afzetten daarvan via internet is fnuikend voor de legale branche. Legale sloperijen, schadeherstelbedrijven en demontagebedrijven dienen aanzienlijke investeringen te doen – zoals vergunningen, milieueisen en veilige werkomstandigheden – om legaal te kunnen werken. Daar komt bij dat in deze branche veel concurrentie is, met als gevolg dat de marges klein zijn. Het feit dat veel gestolen auto-onderdelen tegen – voor legale bedrijven onhaalbare – lage prijzen op internet of via malafide bedrijven worden aangeboden, wordt dan ook als problematisch en onwenselijk ervaren. Strip- en omkatfabrieken houden veelal geen opkopersregister bij en beschikken ook nagenoeg nooit over een sluitende administratie waaruit blijkt wie onderdelen aan hen verkocht heeft. Ook wordt niet zelden crimineel geld witgewassen en is er sprake van zwarte geldstromen die buiten de boeken

worden gehouden en waarover geen belasting wordt betaald. Samenvattend komt uit het eerder aangehaalde onderzoek naar voren dat voertuigcriminaliteit het vertrouwen in het handelsverkeer ondermijnt en concurrentieverhoudingen verstoort.

Strippen van auto's

Wanneer een gestolen auto geheel of gedeeltelijk uit elkaar gehaald wordt voor de onderdelen noemen we dat 'strippen'. Het gaat daarbij om de onderdelen voor eigen gebruik, maar vooral ook 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.

Om ontdekking te voorkomen – en de pakkans te verkleinen – werken de strippers in groepsverband waarbij vooraf afspraken zijn gemaakt wie welke onderdelen zal gaan verhandelen. Dit wordt ook wel 'strip en split' genoemd.

1.3 Een onderzoek naar strip- en omkatfabrieken

Uit een praktijkvoorbeeld blijkt dat een in Nederland gestolen Lamborghini binnen enkele uren na diefstal op een boot in Antwerpen was geladen om vervolgens korte tijd later met valse papieren te worden verkocht in Dubai. Ondanks dat de verzekeringsmaatschappij het bewuste voertuig wist te traceren, stonden ze machteloos om het voertuig terug te krijgen.

1.3.1 Achtergrond en vraagstelling

In meerdere onderzoeken² naar georganiseerde autodiefstal is gewezen op het feit dat Nederland binnen de georganiseerde autodiefstal een belangrijke transitfunctie vervult. Hierdoor verdwijnen voertuigen steeds vaker definitief naar het buitenland, ondergaan zij een identiteitsverandering ('omkatten') of worden ze ontmanteld voor de onderdelen ('strippen'). Praktijkdeskundigen wijzen erop dat buitenlandse daders naar Nederland komen om onderdelen te stelen en voertuigen te strippen om ze vervolgens naar hun thuisland te transporteren. De geringe prioriteit bij de Nederlandse opspo-

2 Zie bijvoorbeeld: Ferwerda, Arts, de Bie & Van Leiden, 2005; Van Dijk, van Kesteren & Smit, 2007; de Miranda, & Van der Mark, 2012.

ring voor deze thematiek en de relatief lage strafmaat (in vergelijking met het buitenland) bevorderen dit gedrag in de optiek van praktijkdeskundigen.

Vanuit de praktijk – het Openbaar Ministerie – werd in diverse strafrechtelijke onderzoeken geconstateerd dat bedrijven fabrieksmatig en zeer professioneel in een paar uur tijd gestolen auto's een nieuwe identiteit gaven (omkatten) dan wel stripten voor de onderdelen. In beide gevallen faciliteren dergelijke 'fabrieken' de georganiseerde diefstal van voertuigen.

Aanleiding voor onderhavig onderzoek naar dit ondermijnende fenomeen is de constatering van het Openbaar Ministerie dat er te weinig kennis over en urgentie op het onderwerp is. Het programma Politie & Wetenschap heeft een dergelijk onderzoek – als vervolgonderzoek binnen het onderzoeksprogramma Mobiel Banditisme – mogelijk gemaakt.

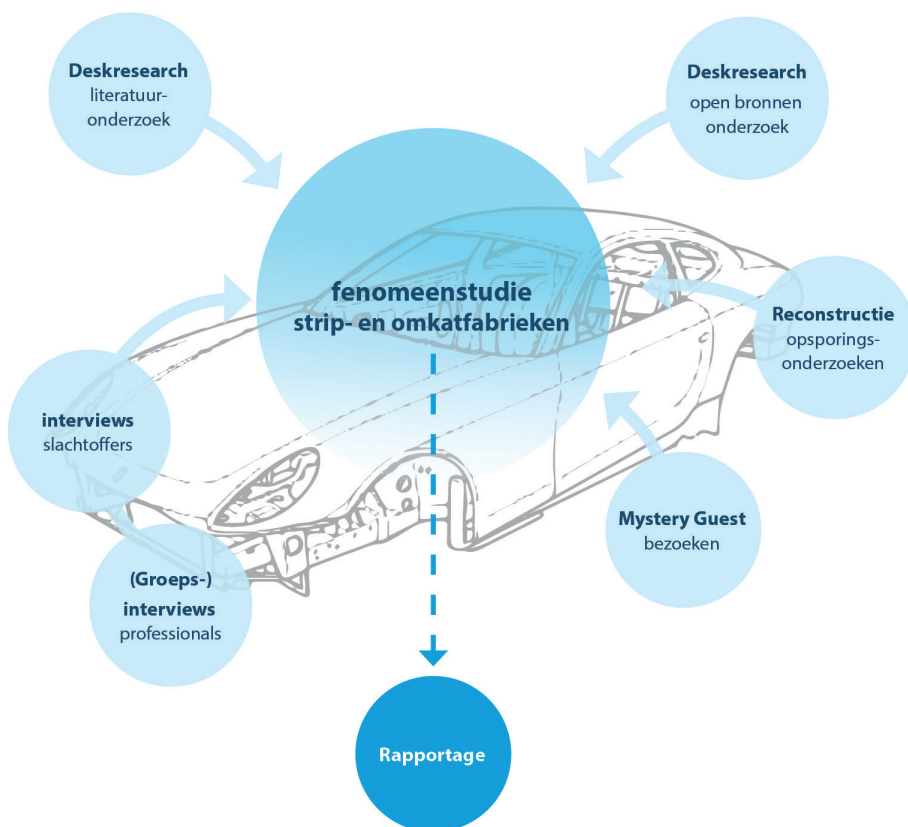
Vraagstelling

'Hoe zit het fenomeen strip- en omkatfabrieken in elkaar als het gaat om werkwijze, dadergroepen, opbrengsten, maatschappelijke schade (ondermijnende effecten), impact voor slachtoffers en raakvlakken met andere vormen van ernstige criminaliteit en wat betekent voorgaande voor strategieën van aanpak?'

1.3.2 *Methoden van onderzoek*

De basis van dit onderzoek bestaat uit een reconstructie van twintig opsporingsonderzoeken uit de afgelopen jaren. Daarnaast is een deskresearch uitgevoerd, is er gesproken met materiedeskundigen en slachtoffers en is er een aantal *mysteryguest*-bezoeken afgelegd bij mogelijke strip- en omkatfabrieken. We lichten de onderzoeksactiviteiten hierna toe, die in figuur 1 inzichtelijk zijn gemaakt.

Figuur 1 – het onderzoek samengevat



Deskresearch

In de deskresearch hebben we allereerst een analyse gemaakt van de internationale literatuur met betrekking tot het fenomeen, de werkwijze, opbrengsten, daders, slachtoffers en aanpak uit de afgelopen twintig jaar. Hiervoor is gezocht in de zoekmachine Google Scholar. Op basis van de zoekresultaten zijn door middel van het sneeuwbal-principe ook andere rapporten geanalyseerd.

Daarnaast is er een analyse uitgevoerd op mediaberichten die zijn geschreven over het fenomeen strip- en omkatfabrieken over de periode 1 januari 2014 tot en met 1 november 2020. Er wordt ingegaan op – voor zover bekend in de mediaberichten – de hoeveelheid gestolen auto's, de plaatsen waar ze gestolen zijn, welk type auto's het betreft, of de auto's zijn gestript of omgekat, op wat voor soort locatie en in welke plaats dit is gebeurd, welke onderdelen gestript zijn en wat hiermee wordt gedaan, de aanleiding

voor het onderzoek en de dadergroep. Hiervoor is via LexisNexis³ gezocht met de volgende zoektermen: 'Auto AND Strippen', 'Auto AND Gestript', 'Auto AND Omkatten', 'Auto AND Omgekat', 'Loods AND Strippen', 'Loods AND Gestript', 'Loods AND Omkatten', 'Loods AND Omgekat', 'Garagebox AND Strippen', 'Garagebox AND Gestript', 'Garagebox AND Omkatten', 'Garagebox AND Omgekat' en 'Auto AND Onderdelen AND Diefstal'. Tezamen heeft dit 3.749 resultaten opgeleverd, waarvan uiteindelijk 63 unieke mediaberichten bruikbaar zijn voor onderhavige analyse. De andere mediaberichten worden niet gebruikt omdat uit deze niet is gebleken dat er sprake is geweest van het strippen en/of omkatten van voertuigen.

Bij deze onderzoeksactiviteit past een disclaimer, want in algemene zin valt er wel iets te zeggen over de manier waarop berichten over fenomenen in de media komen. Journalisten dienen een overzicht te geven van het nieuws vanuit een neutraal en objectief oogpunt. Dit is echter onmogelijk vanwege tijdsgebrek. Hierdoor dienen zij bepaalde gebeurtenissen te negeren en is het nieuwsoverzicht geen representatieve weergave van de werkelijkheid. Voorgaande betekent voor onze media-analyse dat deze ook met enige voorzichtigheid moet worden gelezen omdat deze geen volledig objectief beeld van strip- en omkatfabrieken in Nederland geeft. Omdat de politie waarschijnlijk niet van iedere aangetroffen strip- en omkatfabriek een persbericht naar buiten brengt, geeft de media-analyse een ondergrens van de aantallen weer. Omdat we de analyse hebben uitgevoerd over een periode van bijna zeven jaar geeft de media-analyse ons wel meer zicht op achtergronden van strip- en omkatfabrieken.

Reconstructie van opsporingsonderzoeken

Indien er onderdelen worden aangetroffen in opsporingsonderzoeken van politie en justitie naar strip- en omkatfabrieken, registreert, fotografeert en onderzoekt de stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) Derden⁴ welke onderdelen identificeerbaar zijn. Het feitelijke identificatie-onderzoek wordt niet uitgevoerd door het VbV maar door de politie en het LIV. De lijst van 73 onderzoeken die zijn uitgevoerd tussen 2013 en 2019 is door ons als basis gebruikt om twintig opsporingsonderzoeken te selecteren voor onderhavig onderzoek. Op de lijst staan alleen een aantal basisgegevens over de onderzoeken. Het betreft de naam van het onderzoek, het adres van de strip- en omkatfabriek en de officier van justitie die betrokken was bij de zaak. Informatie over de inhoud van de opsporingsonderzoeken was niet voorhanden.

3 LexisNexis geeft toegang tot meer dan 36.000 internationaal gerenommeerde nieuwsbronnen en zakelijke bronnen. De database bevat ruim 75 Nederlandse uitgevers, waaronder alle grote landelijke en regionale kranten en opiniebladen. In LexisNexis kan aan de hand van zoektermen gericht worden gezocht naar berichtgeving in landelijke en regionale dagbladen.

4 Stichting VbV Derden is onderdeel van het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV). Het VbV is een gemeenschappelijk initiatief van alle Nederlandse schadeverzekeraars om voertuig-, vaartuig-, werkmaterieel- en transportcriminaliteit te bestrijden. Het VbV werkt daarbij nauw samen met de publieke en private partners.

Toestemming

Voor de uitvoering van het onderzoek is de benodigde toestemming verleend door het College van procureurs-generaal op basis waarvan de onderzoekers kennis mogen dragen van de informatie uit de opsporingsonderzoeken. Verder is er een memo – een aanbeveling om mee te werken aan het onderzoek – van de landelijk portefeuillehouder HIC bij het Openbaar Ministerie meegestuurd bij het benaderen van respondenten.

De selectie van zaken is als volgt uitgevoerd. We hebben aselect twintig zaken geselecteerd en de namen van de bij de zaak horende officieren van justitie telkens voorgelegd aan het Parket Generaal met het verzoek om contactgegevens. Daarna zijn de officieren van justitie door ons benaderd om mee te werken aan het onderzoek. Soms bleken officieren van justitie na herhaalde verzoeken niet te reageren, niet meer bij het Openbaar Ministerie werkzaam te zijn, in het buitenland te verblijven of geen herinnering aan de zaak te hebben. In die gevallen zijn nieuwe namen van officieren van justitie voorgelegd aan het Parket Generaal en door ons benaderd. Uiteindelijk leverde deze exercitie een selectie van twintig opsporingsonderzoeken naar strip- en omkatfabrieken op. Met de betrokken officieren van justitie en soms ook met politiefunctionarissen die betrokken waren bij het onderzoek, zijn interviews over de zaak gehouden⁵. Verder namen we voor de reconstructie kennis van stamprocessen-verbaal, requisitoirs van de officieren of schadelijsten van gestolen voertuigen.

Interviews

Tijdens het onderzoek spraken we met twee typen respondenten. Allereerst gaat het om 29 professionals c.q. materiedeskundigen met betrekking tot dit onderwerp. Met hen hebben we gesproken over het fenomeen, de werkwijze, opbrengsten, daders, slachtoffers en aanpak. In dit kader zijn we ook mee geweest met een integrale controle ergens in Noord-Holland en ook tijdens deze controle hebben we met achttien personen kunnen spreken over de controle en het fenomeen⁶.

Om meer zicht te krijgen op de impact van dit type misdrijf op de slachtoffers hebben we via eerdere onderzoeksactiviteiten en via ons eigen netwerk negen slachtofferervaringen kunnen optekenen. Het gaat enerzijds om particuliere slachtoffers waarvan de gestolen auto's zijn omgekat of gestript, anderzijds om bonafide autobedrijven die gedupeerd zijn⁷.

5 Zie bijlage 1 voor de lijst met respondenten en bijlage 2 voor het analyseformat c.q. de itemlijst.

6 Bij de integrale controle zijn vertegenwoordigers van de gemeente, politie, brandweer, omgevingsdienst, Inspectie SZW, Liander, het Landelijk Intelligence- en expertisecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) en het VbV aanwezig. De Belastingdienst is op afstand telefonisch bereikbaar.

7 Zie bijlage 1 voor de lijst met respondenten.

Mysteryguest-bezoeken

Bij een steekproef van zeven strip- en omkatfabrieken waar een opsporingsonderzoek heeft plaatsgevonden en waarvan – op basis van open brononderzoek – het vermoeden is dat ze (nog of weer) operationeel zijn, gingen twee onderzoekers als *mysteryguests* ‘op zoek naar onderdelen’ of ‘een leuke auto’. Met een vooraf afgestemd verhaal zijn de onderzoekers met de eigen auto op bezoek gegaan bij deze ondernemingen in het land met als doel binnenkijken en een gesprek voeren over de branche.

1.4 Leeswijzer

De rest van dit rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de literatuur en open bronnen met betrekking tot voertuigcriminaliteit in het algemeen en strip- en omkatfabrieken in het bijzonder. In dit hoofdstuk zijn ter illustratie van de impact van autodiefstal en het strippen en omkatten van voertuigen – op basis van door ons uitgevoerde interviews – in boxen slachtofferervaringen opgenomen. In hoofdstuk 3 geven we op basis van een analyse van twintig opsporingsonderzoeken een verdiepend beeld van het fenomeen strip- en omkatfabrieken. Dossieranalyse en interviews met betrokken officieren van justitie, politiefunctionarissen en andere professionals staan aan de basis van dit hoofdstuk. Hoofdstuk 4 staat in het teken van de huidige aanpak en de kansen en mogelijkheden voor toekomstige aanpak. We besluiten in hoofdstuk 5 met de belangrijkste conclusies. Dit laatste hoofdstuk laat zich lezen als een samenvatting.

2. Literatuur en open bronnen over strip- en omkatfabrieken

In dit hoofdstuk zal het fenomeen strippen en omkatten van autovoertuigen uiteen worden gezet op basis van wat hierover in de wetenschappelijke literatuur en uit open bronnen bekend is. In dit hoofdstuk zijn ter illustratie van de impact van autodiefstal en het strippen en omkatten van voertuigen – op basis van door ons uitgevoerde interviews – in boxen slachtofferervaringen opgenomen.

2.1 De literatuur

Uit de analyse van de literatuur uit de afgelopen twintig jaar komt naar voren dat het fenomeen strip- en omkatfabrieken slechts een klein deelonderwerp is binnen de literatuur die zich richt op het fenomeen autodiefstal. Er is dus een kennislacune als het gaat om strip- en omkatfabrieken en dat maakt onderhavig onderzoek urgenter. Eigenlijk is onderhavige studie het eerste – ons bekende – onderzoek in de wereld naar het fenomeen strip- en omkatfabrieken. In deze paragraaf staan we stil bij de motieven voor en de omvang van autodiefstal. Vervolgens worden de typen daders van autodiefstal, het strippen en/of omkatten van voertuigen besproken. Tot slot worden de *modus operandi*, de hieruit voortvloeiende impact en de aanpak beschreven.

2.1.1 Motivatie voor en omvang van autodiefstal

In de literatuur worden drie motivaties voor autodiefstal onderscheiden. De eerste motivatie is dat de daders voertuigen stelen voor eigen gebruik, bijvoorbeeld voor *joyriding* of om een tijdelijk vervoersprobleem op te lossen. Met betrekking tot de tweede motivatie worden voertuigen gestolen om daarmee andere misdrijven te plegen en deze te vergemakkelijken, zoals ram- of plofkraak of het vervoeren van de buit na een inbraak. Voor onderhavig onderzoek is echter met name de derde motivatie van belang, namelijk het plegen van autodiefstal voor financiële verrijking⁸.

Uit verschillende wetenschappelijke publicaties blijkt dat autodiefstal in de afgelopen zeventwintig jaar is afgenomen. Zo werden in 1995 nog 26.438 personenauto's gestolen tegenover 11.396 in 2012. Hierbij dient benoemd te worden dat het aantal beschikbare voertuigen in die jaren is toegenomen, waardoor autodiefstal relatief ge-

8 Ferwerda, Arts, De Bie & Van Leiden, 2005.

zien nog sterker is afgenomen dan in absolute aantallen⁹. De resultaten uit het Nationale Dreigingsbeeld 2017 sluiten aan bij voornoemde ontwikkelingen. Ten opzichte van de 11.396 gestolen personenauto's in 2012 is dit aantal verder gedaald naar 10.091 in 2015¹⁰. Ook het CBS concludeert op basis van het aantal geregistreerde diefstallen dat er sprake is van een afname in het aantal autodiefstallen: 14.450 personenauto's in 2010 tegenover 7.085 in 2019. Dit komt neer op een procentuele afname van 51 procent¹¹. Het Landelijk Intelligence- en expertisecentrum Voertuigcriminaliteit (2021) heeft de diefstalcijfers van personenauto's van het eerste halfjaar in 2021 vergeleken met de diefstalcijfers van personenauto's uit dezelfde periode in 2017¹². Het blijkt dat in 2017 4.254 en in 2021 2.578 personenauto's zijn gestolen. Dit duidt op een procentuele afname van ruim 39%. Daarnaast zijn in 2021 491 lichte bedrijfsvoertuigen en 17 zware bedrijfsvoertuigen gestolen. Ook voor deze voertuigcategorieën geldt dat er sprake is van een procentuele afname in diefstalcijfers ten opzichte van 2017, respectievelijk met 38 en 55%¹³.

De resultaten uit de Veiligheidsmonitor 2019 wijken overigens enigszins af van de voornoemde cijfers. Kijkende naar het aantal ondervonden delicten per honderd inwoners is namelijk zowel in 2012 als 2019 0,2% van de respondenten slachtoffer van autodiefstal. Van deze slachtoffers heeft in 2012 ruim 58% melding gemaakt bij de politie, tegenover ruim 44% in 2019. Ook het percentage slachtoffers dat aangifte heeft gedaan van autodiefstal is afgenomen, namelijk van ruim 47 in 2012 tegenover ruim 37 in 2019. Degenen die geen aangifte hebben gedaan, geven vooral als reden dat het toch niets helpt¹⁴.

Diefstal van auto-onderdelen uit/vanaf personenauto

Naast autodiefstal waarin een voertuig wordt weggenomen, komt het ook voor dat onderdelen van auto's ter plaatse worden gestript zonder dat het gehele voertuig wordt weggenomen. Ook deze gestripte onderdelen worden vervolgens verkocht of gebruikt voor het omkatten van auto's. Het is interessant om na te gaan wat de cijfers zijn over diefstal van auto-onderdelen uit/vanaf personenauto's die door het LIV zijn opgevraagd bij de politie. In 2016 zijn 32.811 onderdelen weggenomen na een autokraak. De drie meest voorkomende automerken waaruit deze onderdelen zijn weggenomen, zijn Volkswagen (7.731), Audi (3.417) en Mercedes-Benz (2.490). Vier jaar later is in 2020 het aantal gestolen auto-onderdelen gedaald naar 18.997 en zijn de drie meest voorkomende automerken Volkswagen (797), Toyota (443) en BMW (341). Op de vraag welke onderdelen worden gestolen, geldt dat het in de periode 2016-2020 met

9 De Miranda & Van der Mark, 2012; Ferwerda, Van Ham & Bremmers, 2013.

10 Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis & Stoffers, 2017.

11 CBS, 5 maart 2021.

12 Deze statistiek is samengesteld door de RDW. De RDW beheert namelijk het bronbestand gestolen voertuigen. Deze wordt gevoed door meldingen van de politie over diefstallen en het aantal voertuigen dat wordt teruggevonden, en door gegevens uit haar eigen registers.

13 Landelijk Intelligence- en expertisecentrum Voertuigcriminaliteit, 2021.

14 Centraal Bureau voor de Statistiek, 2020.

name navigatiesystemen, kentekenplaten en airbags betreft. Andere gestolen onderdelen zijn sturen, verlichtingen, uitlaten, spiegels, boordcomputers, kilometertellers, accu's, wielen en motorkappen.

In verschillende bronnen staat ook informatie vermeld over het aantal teruggevonden voertuigen die zijn gestolen. Zo zijn gedurende de periode 1995-2015 steeds minder personenvoertuigen, bedrijfsvoertuigen tot 3.500 kilogram en bedrijfsvoertuigen boven de 3.500 kilogram teruggevonden. In 1995 was het percentage teruggevonden voertuigen respectievelijk 71,2, 55,5 en 69,8, tegenover respectievelijk 37,4, 38,7 en 46,4 in 2015¹⁵. Met betrekking tot het aantal teruggevonden personenvoertuigen in 2015, is van de auto's van drie jaar of jonger slechts 27% teruggevonden¹⁶. Er zijn twee redenen gegeven voor deze ontwikkeling in het aantal teruggevonden voertuigen die zijn gestolen. Ten eerste zijn in die periode auto's steeds vaker gebruikt bij andere vormen van criminaliteit, zoals inbraken, overvallen, straatroven, ram- en plofkraak en liquidaties. Na het plegen van deze delicten laten de daders de auto's vaak in vlammen opgaan, waardoor de identiteit van de auto vaak niet meer te achterhalen is. Ten tweede is de mate van professionaliteit en georganiseerdheid toegenomen, waarbij Nederland veelal een transitfunctie vervult en veel auto's vanuit Nederland naar het buitenland verdwijnen¹⁷. Immers, wanneer gestolen auto's volledig worden gestript voor de onderdelen kunnen ze moeilijker worden teruggevonden. Volgens experts die zijn gesproken ter zake het onderzoek van het Nationale Dreigingsbeeld 2017 wordt bijna de helft van de in Nederland gestolen auto's gestript voor de onderdelen, verdwijnt zo'n 40% naar het buitenland en wordt 10% in Nederland verkocht¹⁸. Ook het Landelijk Intelligence- en expertisecentrum Voertuigcriminaliteit (2021) heeft geschreven over het aantal teruggevonden voertuigen. Van de 2.578 gestolen personenvoertuigen in 2021 zijn er 1.014 teruggevonden. Dit komt neer op een terugvindpercentage van ruim 39. In 2017 betrof het terugvindpercentage bijna 35, waardoor er sprake is van een lichte stijging. Hetzelfde geldt voor het terugvinden van lichte bedrijfsvoertuigen; in 2017 is ruim 33% teruggevonden tegenover ruim 40% in 2021. Met betrekking tot zware bedrijfsvoertuigen is het tegenovergestelde het geval. In 2017 is namelijk ruim 55% teruggevonden tegenover ruim 41% in 2021. Het Landelijk Intelligence- en expertisecentrum Voertuigcriminaliteit heeft ook gekeken naar de tijdsduur waarbinnen de gestolen voertuigen zijn teruggevonden in 2017 en 2021. De conclusie is dat deze tijdsduur korter is geworden. In 2017 werd namelijk 33,1% van de gestolen voertuigen binnen één dag teruggevonden, tegenover 37,9% in 2021¹⁹.

15 Blaauw, 2016.

16 Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis & Stoffers, 2017.

17 Van Dijk, Van Kesteren & Smit, 2007; De Miranda & Van der Mark, 2012; Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis & Stoffers, 2012.

18 Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis & Stoffers, 2017.

19 Landelijk Intelligence- en expertisecentrum Voertuigcriminaliteit, 2021.

Slachtofferervaring – Het bedrijf ligt stil

Ergens in het midden van het land worden in het holst van de nacht katalysatoren gestolen bij een autobedrijf in tweedehands bedrijfsvoertuigen. Het betreft de gehele handelsvoorraad die buiten – maar achter het hek – geparkeerd staat. Voor de eigenaar van het garagebedrijf is dit een ‘economische ramp’. Hij is weliswaar verzekerd maar voordat de verzekering tot uitkering overgaat, ligt zijn bedrijf voor lange tijd stil. Zonder verzekeringspenningen kan hij niet overgaan tot de aanschaf van nieuwe kostbare katalysatoren²⁰.

In zowel het Nationale Dreigingsbeeld uit 2012 als 2017 zijn aan de hand van de cijfers en ontwikkelingen verwachtingen uitgesproken over de mate waarin autodiefstal in de jaren daarna een dreiging zal vormen voor de Nederlandse samenleving. Volgens het Nationale Dreigingsbeeld 2012 was er niet sprake van een concrete dreiging²¹. Ferwerda, Van Ham en Bremmers (2013) plaatsen enkele kanttekeningen bij deze verwachting. Ondanks dat er volgens hun een afname was van het aantal gelegenhedsdieven en joyriders door betere beveiliging van voertuigen, ging het Nationale Dreigingsbeeld 2012 voorbij aan enkele feiten die hen – op basis van hun onderzoek – zorgen baarden. Ze benoemen de mate van georganiseerdheid en professionaliteit van dadergroepen, het internationale en grensoverschrijdende karakter, het ondermijnende karakter van voertuigcriminaliteit, de relatie van voertuigcriminaliteit met andere (zware) vormen van criminaliteit en de relaties die er zijn tussen boven- en onderwereld

In het Nationale Dreigingsbeeld 2017 schetsen Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis en Stoffers (2017) de verwachting dat het gebruik van digitale technologie in auto's alleen maar zal toenemen, doordat niet alleen de duurdere maar ook de goedkopere modellen hierover gaan beschikken. Het gevolg hiervan zal zijn dat de dadergroepen zich verder professionaliseren. Ook zal de organisatiegraad toenemen, omdat het investeren in kennis en materiaal te kostbaar wordt voor de individuele autodief. Tevens zullen de dadergroepen zich vaker gaan richten op de verkoop van onderdelen, omdat het door de afhankelijkheid van digitale technologie steeds lastiger zal worden om auto's om te katten en te voorzien van een andere identiteit. Met deze ontwikkelingen in het achterhoofd twijfelen Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis en Stoffers (2017) over het verloop van de omvang van autodiefstal. Enerzijds stellen zij dat het verder kan gaan afnemen als gevolg van de toegenomen beveiliging van auto's. Dit zou een voortzetting zijn van de dalende trend die is ingezet door de invoering van de startonderbreker. Anderzijds kan de dalende trend gaan stoppen omdat de vraag naar gestolen auto's en auto-onderdelen blijft bestaan en verdere professionalisering en samenwerking ervoor zorgen dat nieuwe beveiligingsmethoden omzeild gaan worden. Gezien deze onvoorziene ontwikkeling kwalificeren Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis en Stoffers

20 Deze en volgende slachtofferervaringen zijn op basis van interviews opgetekend en ter illustratie van de impact van autodiefstal en het strippen en omkatten van voertuigen opgenomen.

21 Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis & Stoffers, 2012.

(2017) autodiefstal als een voorwaardelijke dreiging voor de Nederlandse samenleving. Bij deze kwalificatie hebben de onderzoekers ook rekening gehouden met de gevolgen van georganiseerde autodiefstal zoals de diefstal van auto-onderdelen en het gebruik van gestolen auto's bij andere criminele activiteiten²².

De rol van auto's bij georganiseerde misdaad

In een interview in het kader van een onderzoek naar illegale vuurwapens geeft professor Cyrille Fijnaut aan dat nagenoeg alle zware vormen van criminaliteit de volgende overeenkomsten hebben: transport, communicatie, wapens en geld. De recherche zou op al deze onderdelen dus specialist moeten zijn, maar is dat volgens hem onvoldoende. Het aanpakken van georganiseerde autodiefstal – als onderdeel van transport – is gezien de faciliterende rol ervan bij georganiseerde en zware criminaliteit dan ook belangrijk²³.

2.1.2 Dadergroepen

Aan het begin van de 21^e eeuw is de Europese Unie uitgebreid met een groot aantal nieuwe lidstaten: Cyprus, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen, Slovenië, Slowakije, Tsjechië, Bulgarije en Roemenië. Deze uitbreiding zorgde enerzijds voor kansen, bijvoorbeeld met betrekking tot arbeidsmigratie, maar anderzijds ook voor risico's. De criminele dadergroepen uit deze landen die zich richten op onder andere voertuigcriminaliteit konden namelijk vrij door Europa gaan reizen en daarmee hun criminele activiteiten verrijken²⁴. De structuur van deze groepen wordt bepaald door de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de verschillende functies die kunnen gelden binnen dergelijke criminele samenwerkingsverbanden: opdrachtgevers c.q. hesters, inbrekers, autodieven, koeriers, strippers, omkatters, documentvervalsers, facilitators en intermediairs. Deze laatste zijn personen die loodsen verhuren of personen die bemiddelen bij de verkoop van gestolen auto's²⁵.

In de literatuur worden twee typen criminele samenwerkingsverbanden van elkaar onderscheiden. Ten eerste bestaat het crimineel samenwerkingsverband waarbij de leden meerdere functies uitvoeren. Zo stelen zij bijvoorbeeld niet alleen een auto, maar strippen en verkopen zij de daaruit voortkomende auto-onderdelen ook²⁶. Over de grootte van dergelijke criminele samenwerkingsverbanden heerst discussie in de wetenschappelijke literatuur. Waar Bruinsma (1996) namelijk spreekt over een groepering die uit maximaal vijf personen bestaat, hebben Ferwerda, Van Ham en Bremmers (2013) het over vijf tot tien personen. Wel zijn zij het eens over het feit dat de leden met name autochtone Nederlanders zijn die lokaal en regionaal actief zijn, want slechts bij uit-

22 Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis & Stoffers, 2017.

23 Ferwerda, Wolsink & Van Leiden, 2020.

24 Van Duyne, Donati, Harvey & Maljevic, 2009; De Miranda & Van der Mark, 2012; Siegel, 2014.

25 De Miranda & Van der Mark, 2012.

26 Ferwerda, Van Ham & Bremmers, 2013.

zondering zijn de leden van een dergelijke groepering afkomstig uit Midden- en/of Oost-Europa. De onderlinge relaties zijn vaak gebaseerd op familie- en vriendschapsbanden of het zijn van buurtgenoten op bijvoorbeeld een woonwagenkamp. Andere relaties waaruit een samenwerking kan ontstaan, is het hebben van werkrelaties of het hebben van een gezamenlijk detentieverleden. Vaak is één persoon als leider aangewezen en het betreft vaak degene die ook eigenaar is van een garage, werkplaats, loods of autosloperij waar ook legale handelsactiviteiten plaatsvinden. Voor deze groeperingen is autodiefstal niet altijd de hoofdactiviteit, want het kan ook voorkomen dat een gestolen auto nodig is voor bijvoorbeeld het plegen van ram- en plofkraken. In die zin is autodiefstal een faciliterend vermogensdelict²⁷.

Het tweede criminele samenwerkingsverband kent een celstructuur die wordt aangestuurd vanuit een centraal punt in het buitenland. Vanuit daar wordt ook gecommuniceerd op welke voertuigen de dadergroepen zich moeten richten. Zij werken heel georganiseerd en professioneel, waarbij ieder lid van de groepering een afzonderlijke functie heeft. Het inventariseren van te stelen auto's via openbronnenonderzoek, het uitvoeren van technisch onderzoek om na te gaan hoe bepaalde autotypen gestolen kunnen worden, het stelen van auto's en/of onderhoudsboekjes, het plegen van documentfraude, het strippen van voertuigen, het omkatten en aanpassen van chassisnummers en/of het Vehicle Identification Number (VIN), het stelen van auto-onderdelen, het vervoer en de verkoop zijn voorbeelden van de verschillende functies. Door de uitvoering op deze manier in te richten, kan een criminele groepering blijven functioneren wanneer een bepaalde cel wordt opgepakt omdat deze op simpele wijze snel kan worden vervangen. Indien bijvoorbeeld degenen die de auto's stelen worden aangehouden, zitten ze een bepaalde periode vast. Op dat moment worden er al nieuwe stellers naar Nederland gehaald om de rol van de opgepakte daders over te nemen. Indien zij vrijkomen, worden ze teruggestuurd naar het land van herkomst. Dit criminele samenwerkingsverband onderscheidt zich ten eerste van het vorige op basis van de groeps-grootte, aangezien deze soms uit wel 25 groepsleden bestaat. Daarnaast zijn de leden van deze dadergroepen met name afkomstig van buiten Nederland, namelijk Midden- en Oost-Europa (Roemenië en Bulgarije) en de Baltische staten (Estland, Letland en Litouwen). Tot 2012 waren er ook een aantal West-Afrikaanse groeperingen zeer actief in Nederland, maar zij zijn zich gaan richten op andere vormen van georganiseerde criminaliteit zoals fraude. Waar voorheen werd gedacht dat etniciteit een belangrijke rol speelde bij de samenstelling van de dadergroepen, blijkt deze rol beperkter te zijn. Vrijwel alle dadergroepen wisselen regelmatig van samenstelling. De etniciteit van de leden bepaalt in grote mate de functie die zij vervullen binnen het georganiseerde criminele samenwerkingsverband, omdat iedere etniciteit over een specifieke expertise beschikt. De Oost-Europese groepen zijn in Nederland actief omdat zij in hun land van

27 Bruinsma, 1996; Bruinsma & Bernasco, 2002; Ferwerda, Arts, De Bie & Van Leiden, 2005; De Miranda & Van der Mark, 2012; Ferwerda, Van Ham & Bremmers, 2013; Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis & Stoffers, 2017.

herkomst te maken hebben met werkloosheid, uitzichtloosheid, lage lonen en een lage levensstandaard. Ook zijn ze op de hoogte van de lage pakkans en strafmaat in Nederland. Het beeld van Nederland als rijk land waar men snel en relatief eenvoudig op illegale wijze geld kan verdienen, zorgt er dan ook voor dat Nederland als een aantrekkelijk werkterrein wordt gezien.²⁸ De meeste bendes – ook wel aangeduid met de term mobiel banditisme – hebben voor de uitvoering van hun criminele activiteiten contact met personen die al langer in Nederland wonen en al langer actief zijn in de criminaliteit. Deze contacten helpen de dadergroepen actief, bijvoorbeeld met betrekking tot huisvesting. Dit hoeven niet altijd landgenoten te zijn, want ook Nederlanders treden regelmatig op als tussenschakel. Daarnaast hebben de bendes ook contact met andere groeperingen elders in Europa. Dit duidt op een internationaal crimineel circuit waarbij men informatie uitwisselt over lokale contactpersonen, lokale markten en mogelijkheden voor nieuwe samenwerkingsverbanden.²⁹

Slachtofferervaring – (Omge)kat in de zak

Een particulier koopt ter goeder trouw in het midden van het land marktconform een tweedehands Mercedes bij een garagebedrijf en ruilt zijn eigen auto in. De koper schrikt als de Mercedes een paar weken na de koop gestolen wordt. Het blijkt dat de wagen is omgekat en dat de dieven ook de beschikking hadden over de sleutels. Helaas wordt de zaak niet opgepakt door de politie en ook de verzekeraar gaat niet over tot uitkering, omdat men van mening is dat de koper zelf niet goed gehandeld heeft. De dieven gaan vrijuit en het slachtoffer staat met lege handen. Geen geld en geen auto.

2.1.3 *Modus operandi*

De markt van gestolen personenauto's behelst een transnationaal netwerk, aangezien er geografische afstanden overbrugd moeten worden om vraag en aanbod bij elkaar te brengen. Hiervoor moet ten eerste 'op bestelling' een auto worden gestolen, waarna deze snel naar het buitenland verdwijnt of wordt gestript of omgekat en van een andere identiteit wordt voorzien. Dit laatste gebeurt door fysieke wijzigingen aan te brengen en/of papieren te vervalsen. Wanneer dit is gebeurd, worden de gestripte auto-onderdelen of omgekatte auto's verkocht. De afnemers kunnen zowel in Nederland woonachtig zijn als in het buitenland waardoor de auto-onderdelen en omgekatte auto's de grens over moeten worden gebracht naar het land van bestemming³⁰. Er is dus sprake van een georganiseerde keten die begint bij het stelen van één of meerdere auto's en eindigt bij het afleveren van auto-onderdelen of auto's. Ferwerda, Arts, De Bie en Van Leiden (2005) noemen dit georganiseerde autodiefstal en onderscheiden de volgende vier processen binnen deze keten: verwerving, verwerking, bemiddeling en afname.

28 Bruinsma, 1996; Ferwerda, Arts, De Bie & Van Leiden, 2005; De Miranda & Van der Mark, 2012; Ferwerda, Van Ham & Bremmers, 2013; Siegel, 2013; Siegel, 2014; Van Gestel, 2017; Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis & Stoffers, 2017.

29 Van Gestel, 2017.

30 Bruinsma & Bernasco, 2002.

De voornoemde focus binnen dit onderzoek, namelijk het strippen en omkatten van voertuigen, behoort tot het proces verwerking³¹. In het vervolg wordt er afzonderlijk ingegaan op de *modus operandi* tijdens diefstal, het strippen en omkatten van auto's en het afzetgebied.

Foto 1. Nieuwe auto gestript



Autodiefstal

Door de invoering van geavanceerde beveiligingsmethoden, de registratie van auto's en het toegenomen gebruik van digitale technologie in auto's is autodiefstal een complexe misdaad geworden waarvoor zowel een hoog niveau van organisatie als specifieke kennis en vaardigheden van de daders vereist is³². Het heeft geleid tot een steeds verdere professionalisering van autodiefstal en de daarbij behorende organisatiegraad³³. De dadergroepen dienen allereerst te weten te komen waar zij de aantrekkelijke doelwitten kunnen vinden. Hierin slagen zij door enige tijd een bepaald voertuig te observeren of door via Google Street View op zoek te gaan naar locaties waar interessante auto's staan. De deuren kunnen vervolgens, nadat ze een interessant doelwit hebben gevonden, geopend worden door met gereedschap de ruiten in te slaan. Ook hebben de stellers professionele apparatuur waarmee de deuren geopend kunnen worden zonder dat er sprake is van braaksporen. De professionele apparatuur zorgt er namelijk voor dat de alarminstallatie wordt uitgezet en de startonderbreker gemanipuleerd wordt. Met een laptop of andere apparatuur wordt vervolgens de elektronica van de auto opnieuw geconfigureerd waardoor de auto met een andere sleutel gestart kan worden³⁴.

31 Ferwerda, Arts, De Bie & Van Leiden, 2005.

32 Gounev, 2011; Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis & Stoffers, 2017.

33 Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis & Stoffers, 2017.

34 Ferwerda, Van Ham & Bremmers, 2013; Siegel; 2013.

Voor de *modus operandi* geldt dat dadergroepen zich vaak specialiseren in een bepaald type automerk waar een markt voor is. De daders zijn daarbij met name geïnteresseerd in en gespecialiseerd (in het stelen van) jonge auto's van nul tot drie jaar die behoren tot het duurdere segment. Het betreft bijvoorbeeld auto's van de Volkswagen Audi Groep (VAG), BMW, Mercedes, hybride personenauto's van diverse merken en duurdere vierwiel aangedreven personenwagens (zoals BMW). Het komt voor dat criminele groeperingen bij het verschijnen van een nieuw type auto een exemplaar kopen. Deze halen zij volledig uit elkaar om uit te zoeken hoe de auto het beste gestolen kan worden. Dat er ook ontwikkeling is, blijkt uit de meest recente diefstalcijfers (eerste helft 2021) uit Nederland. Deze laten zien dat de SUV's (Sport Utility Vehicles) – Nissan en Mazda – in trek zijn bij het dievengilde. Mercedes en BMW, die al enige jaren een dalende lijn laten zien, verdwijnen uit de top 5. Renault en Peugeot nemen, ondanks dalende cijfers, deze plaatsen in. Volkswagen en Audi blijven als nummer 1 en nummer 5 populair voor de autodieven³⁵.

Slachtofferervaring – Gestolen, gestript en veel schade

Een zzp'er met een eigen bedrijfsbus wordt 's nachts wakker, kijkt door de luxaflex van zijn slaapkamerraam en schrikt enorm. Het regent, maar daar schrikt hij niet van. Op de plek waar zijn bedrijfsbus stond is een droge plek te zien. Zijn bedrijfswagen is gestolen en ook nog maar net. In paniek belt hij de politie en doet aangifte. Van de verzekering hoort hij dat ze nog niet overgaan tot een uitkering van de schade. Hij moet een maand wachten omdat de bedrijfsbus mogelijk nog teruggevonden gaat worden.

Het slachtoffer moet direct allerlei zaken gaan regelen want hij is niet alleen zijn bus kwijt maar ook zijn gereedschap dat in de bus lag, waardoor hij zijn werk niet meer kan doen. Hij heeft geen recht op vervangend vervoer waardoor hij een tijd lang zijn werk niet kan uitvoeren en geen inkomsten heeft.

Zo'n twee tot drie jaar na de diefstal is hij gebeld door de verzekering, omdat ze de bedrijfstrap hebben gevonden op een autosloperij in het zuiden van het land. Er is iemand aangehouden en veroordeeld voor het strippen van voertuigen. Waarschijnlijk heeft hij de bedrijfsbus ook gestript voor de onderdelen.

Over de impact zegt het slachtoffer: *'... Het heeft wel impact gehad, want ik heb die bus gekocht door zelf enorm hard te werken. Daarnaast heb ik leengeld van m'n moeder in de bus gestoken. Het was echt een mooie luxebus waar ik trots op was. Het was ook nog geen oude bus, want toen ik de bus had gekocht was deze pas een jaar oud. Ik heb hem voor € 36.000 gekocht en uiteindelijk heb ik € 19.000 teruggekregen van de verzekering. Dat betrof de dagwaarde van de bus en een deel was de inboedel. De verzekering kijkt alleen naar het bouwjaar en hoeveel kilometer ermee is gereden, zodat de dagwaarde bepaald kan worden. De bus was mij veel meer waard, en voor dit teruggekregen geld kon ik geen gelijkwaardige bus terugkopen. Het had ook impact omdat ik zo'n twee maanden m'n*

35 Ferwerda, Arts, De Bie & Van Leiden, 2005; Gounev & Bezlov, 2008; Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis & Stoffers, 2012; Davies, Tonkin, Bull & Bond, 2012; Ferwerda, Van Ham & Bremmers, 2013; Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis & Stoffers, 2017; Landelijk Intelligence- en expertisecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV), 2021.

werk niet meer kon uitvoeren. Ik moest extra kosten maken door een huurbus te huren, maar deze kosten kon ik nergens verhalen. Ook heb ik allerlei gereedschappen die ik zelf had gemaakt, opnieuw moeten maken wat geld kost. Ik kijk er dan ook echt op terug met onrechtgevoelens. Dat je zo hard hebt gewerkt voor iets wat vervolgens in minder dan tien minuten van je wordt weggenomen, is vreselijk’.

Strippen/omkatten

Ferwerda en Rijnink (2020) hebben onderzoek verricht naar het misbruik van verhuurde panden (woon- en bedrijfsruimten) voor criminelen activiteiten, waar de ‘automotive’ criminaliteit ook onder valt. Het blijkt dat de panden ook regelmatig gebruikt worden als locatie om gestolen voertuigen koud te zetten, om verborgen ruimtes in te bouwen en om auto’s te strippen en om te katten.

Met betrekking tot het strippen worden de auto’s geheel of gedeeltelijk ontdaan van de onderdelen. Vooral de navigatieapparatuur, audio-unit en airbags zijn gewilde onderdelen. Het omkatten van auto’s gebeurt door het voertuig een nieuwe identiteit te geven met behulp van soortgelijke Nederlandse maar vooral van buitenlandse schadeauto’s omdat daar de historie niet van bekend is. In de ultieme vorm van omkatten krijgt een gestolen auto de identiteit van eenzelfde nog rondrijdende auto, namelijk hetzelfde merk, type en dezelfde kleur. Daarbij worden alle identiteitskenmerken van het originele voertuig gekopieerd of vervalst en op het gestolen voertuig aangebracht. Zo worden valse kentekenplaten gemaakt en wordt het Voertuig Identificatie Nummer en typeplaatje gekopieerd en aangepast aan de identiteit van het nieuwe voertuig³⁶. In het verleden werden ook kentekenbewijzen vervalst, maar sinds de invoering van de plastic kentekencard is dit probleem zo goed als opgelost.

Vaak zijn de verhuurders van panden zich niet bewust van het feit dat zij criminele activiteiten faciliteren, maar het komt ook voor dat bedrijven zich hier wel bewust van zijn. Desalniettemin is verwevenheid tussen de boven- en onderwereld onontkoombaar. Waar sommige dadergroepen namelijk zelf auto’s strippen en/of omkatten in een loods, schuur of zelfs ‘legale garage’, zijn er ook dadergroepen die gebruikmaken van garagebedrijven of sloperijen. Met betrekking tot het strippen worden met name sloperijen genoemd, evenals een regulier garagebedrijf en individuele handige individuen of familieleden. Wanneer de auto-onderdelen gestript zijn, komt vaak een shredderbedrijf in beeld om de overblijfselen te vernietigen. Het betreft legale shredderbedrijven waarvan het onbekend is of zij weet hebben van het feit dat zij criminaliteit faciliteren³⁷. Striplocaties en shredderbedrijven liggen overigens ook vaak bij elkaar in de buurt.

³⁶ De Miranda & Van der Mark, 2012; Ferwerda, Van Ham & Bremmers, 2013.

³⁷ Ferwerda, Arts, De Bie & Van Leiden, 2005; De Miranda & Van der Mark, 2012; Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis & Stoffers, 2013; Ferwerda, Van Ham & Bremmers, 2013.

Afzetgebied

Ferwerda, Arts, De Bie en Van Leiden (2005) laten zien dat er voor wat betreft de afzetmarkt een verschil is tussen gestripte onderdelen en omgekatte auto's. De gestripte onderdelen worden namelijk met name verkocht in Nederland, Griekenland, Polen en Litouwen, terwijl de omgekatte auto's vooral verdwijnen naar Noord- en West-Afrikaanse landen, de Antillen en Aruba en Irak. Met betrekking tot de gestripte onderdelen heeft er zich een verschuiving voorgedaan: waar de afzetmarkt in 2005 nog vooral op het buitenland gericht was, is er in 2013 veel meer sprake van binnenlandse handel. De onderdelen verdwijnen in het illegale circuit of worden via katvangers aangeboden op het internet. Heling via het internet wordt een steeds lucratiever onderdeel voor daders, omdat het minder goed traceerbaar is en het qua kosten-batenanalyse meer oplevert. Auto-onderdelen worden in mindere mate verkocht aan de Oost-Europese markt, of ze worden gebruikt om auto's om te katten. De omgekatte auto's worden verkocht via malafide dealers of illegaal via automarkten, handelaren of malafide dealers in binnen- en buitenland. Omgekatte auto's zijn meer in trek op de internationale markt dan auto-onderdelen. De landen in het buitenland die geregeld worden genoemd, zijn de transitlanden Litouwen, Polen, Bulgarije en Roemenië om vervolgens op te duiken in Rusland en andere voormalige Sovjetrepublieken³⁸. Puur kijkend naar de opbrengsten van de handel in auto-onderdelen en omgekatte auto's dient te worden benoemd dat deze laag zijn ten opzichte van bijvoorbeeld de drugshandel. Daartegenover staat dat de pakkans laag is en de strafmaat voor diefstal, vervalsing en/of heling van gestolen auto's ook lager is³⁹.

Slachtofferervaring – Levensgevaarlijk

Een man koopt bij een erkende Volkswagen dealer een Volkswagen Golf. Als hij met zijn net gekochte auto de A1 oprijdt en het gas indrukt, knakt zijn stoel uit de rail. Terug in de garage wordt het voertuig onderzocht en daaruit blijkt dat er sprake is van een samengestelde auto. Dit betekent dat iemand van meerdere voertuigen één voertuig heeft gemaakt en in het kader van de verkeersveiligheid is dat levensgevaarlijk. De erkende Volkswagen dealer – die de auto had ingeruild – neemt zijn verlies omdat hij het ziet als een blamage voor zijn bedrijf en zijn goede naam.

2.1.4 Impact en aanpak

In het Nationale Dreigingsbeeld 2017 staat dat de Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit de directe financiële schade van autodiefstal en de diefstal van auto-onderdelen in 2014 schat op ruim 150 miljoen euro. Ook is er sprake van verwevenheid tussen de boven- en onderwereld in de autobranche: ondermijning. Volgens Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis en Stoffers (2017) maakt 30 procent van de scha-

38 Bruinsma & Bernasco, 2002; Ferwerda, Arts, De Bie & Van Leiden, 2005; De Miranda & Van der Mark, 2012; Ferwerda, Van Ham & Bremmers, 2013; Siegel, 2014; Ferwerda, Van Ham, Scholten & Jager, 2016.

39 Bruinsma & Bernasco, 2002.

deherstelbedrijven zich schuldig aan heling door het kopen van onderdelen van gestolen en gestripte auto's. Deze onderdelen worden gebruikt voor het repareren van auto's van klanten. Verder worden er ook auto's omgekat of gestript bij reguliere autobedrijven, fungeert Nederland als transitland voor elders in Europa gestolen auto's en worden gestolen auto's gebruikt voor andere criminele activiteiten zoals ramkraken en liquidaties. Naast de financiële en ondermijnende gevolgen heeft de handel in gestolen auto's en auto-onderdelen ook gevolgen voor de verkeersveiligheid. Gestolen airbags werken immers niet altijd goed en er blijken auto's rond te rijden die uit twee delen bestaan en met puntlassen aan elkaar zijn gezet. Deze auto's voldoen hierdoor niet aan de gestelde veiligheidseisen⁴⁰.

Al sinds de eeuwwisseling maken onderzoekers melding van het feit dat de opsporing van voertuigencriminaliteit landelijk geen prioriteit krijgt. De pakkans en strafmaat zijn laag in vergelijking met andere misdrijven en met het buitenland. Ook volgens experts uit de autobranche, overheidshoek en de verzekering- en expertisebranche heeft de bestrijding van voertuigcriminaliteit een te lage prioriteit bij politie en justitie. Dit heeft ook tot gevolg dat de expertise op het gebied van georganiseerde autodiefstal niet of nauwelijks aanwezig is. De rechteams blijken met name samengesteld te worden op basis van beschikbaarheid en capaciteit, en niet vanuit de kennis die men heeft over het fenomeen. Bovendien worden de rechteams vaak ook weer ontbonden wanneer het opsporingsonderzoek is afgerond. Voor de aanpak is het verwerven, uitwisselen en borgen van expertise op het gebied van georganiseerde autodiefstal dan ook een belangrijk aandachtspunt. Daarnaast zijn de volgende speerpunten mogelijk van nut voor een effectieve aanpak: sterke multidisciplinaire nationale en internationale samenwerking en signalering, deskundigheidsbevordering en borging van expertise op het gebied van voertuigencriminaliteit bij politie en justitie, persoonsonafhankelijke technische veiligheidsmaatregelen, verscherpte regels en controles binnen de autobranche en op transportroutes⁴¹.

Het goede nieuws is dat er sinds 2005 bij de aanpak van voertuigcriminaliteit steeds meer sprake is van een ketenbenadering en samenwerking tussen de overheid, het bedrijfsleven en burgers. Voorbeelden zijn de stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVC) – een stichting die is opgehouden te bestaan – het Landelijk Intelligence- en expertisecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) en het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV). Ook het VbV heeft sinds kort een minder prominente rol in de aanpak, maar daarover later meer. Andere vormen van aanpak zijn het geven van voorlichting aan de consument over de risico's van oplichting via internet, het creëren van een betere situatie waarin informatie wordt uitgewisseld tussen politie-eenheden zodat er sneller kan worden opgetreden indien nodig en het vormgeven van een goed registratiesys-

40 Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis & Stoffers, 2017.

41 Gant & Grabosky, 2001; Bruinsma & Bernasco, 2002; Clarke & Brown, 2003; Ferwerda, Arts, De Bie & Van Leiden, 2005; Ferwerda, Van Ham & Bremmers, 2013.

teem omtrent allerlei vormen van voertuigencriminaliteit. Ook andere partijen dan politie en justitie zijn tegenwoordig in de mogelijkheid om een aanzienlijke invloed te hebben op de bestrijding van voertuigencriminaliteit. Zo kan een goedgekeurd alarmsysteem van nut zijn, evenals een voertuigvolgsysteem om een voertuig na diefstal snel terug te vinden. Autofabrikanten kunnen ook autosloten verbeteren en de beveiliging van het motormanagement aanscherpen. Verzekeraars kunnen een goedgekeurde ingebouwde beveiliging stimuleren door het op te nemen in de polisvoorwaarden⁴².

Slachtofferervaring – Economisch *total loss*

Op de oprit van een woning wordt een geparkeerde BMW 's nachts ontdaan van het volledige dashboard. De impact op de eigenaren is groot want het gebeurt 'onder je ogen en dichtbij huis'. In de loop van de week blijkt dat de financiële schade ook groter is dan verwacht. Omdat naast de schade van het ontbrekende dashboard ook de kabelboom van de wagen bruut is doorgeknipt, overweegt de verzekeraar de wagen economisch *total loss* te verklaren. De beslissing hierover duurt enige tijd en in de tussentijd heerst er bij de eigenaren onzekerheid. Zeker is dat er sprake is van stevige emotionele en financiële schade bij de slachtoffers.

2.2 Open bronnen

In deze paragraaf wordt besproken wat er in de periode 1 januari 2014 tot en met 1 november 2020 in mediaberichten is geschreven over het fenomeen strip- en omkatfabrieken. Er wordt ingegaan op – voor zover bekend in de mediaberichten – de hoeveelheid gestolen auto's, de plaatsen waar ze gestolen zijn, welke type auto's het betreft, of de auto's zijn gestript of omgekat, op wat voor soort locatie en in welke plaats dit is gebeurd, welke onderdelen gestript zijn en wat hiermee wordt gedaan, de aanleiding voor het onderzoek en de dadergroep. We baseren ons op 63 unieke mediaberichten.

2.2.1 *Het stelen van auto's*

In totaal is in 32 van de 63 mediaberichten het precieze aantal gestolen auto's vermeld. Het loopt uiteen van 1 tot 200 auto's met een gemiddelde van 22 gestolen auto's. In 8 van de 31 mediaberichten waarin niet wordt gesproken over het specifieke aantal gestolen auto's, zijn wel ruwe schattingen gegeven. Daaruit blijkt dat het gaat om tientallen tot honderden gestolen auto's.

In 35 van de 63 mediaberichten staat informatie vermeld over plaatsnamen waar deze auto's zijn gestolen. Voor wat betreft deze 35 mediaberichten is het in drie gevallen zo dat er één auto is gestolen en logischerwijs resulteert dit voor iedere diefstal in één plaatsnaam waar dit is gebeurd. Voor de overige 32 mediaberichten geldt dat er op drie manieren wordt verwezen naar de plaatsnamen:

42 De Miranda & Van der Mark, 2012; Ferwerda, Van Ham & Bremmers, 2013.

Ten eerste wordt er specifiek ingegaan op alle plaatsnamen waarin de auto's zijn gestolen: *Zo kwam men langzaam op het spoor van twee (gestripte) BMW's, een Honda-motorfiets en een Vespa-scooter uit Obdam, een Volkswagen Corrado uit Purmerend en drie (eveneens gestripte) Golfjes uit Breukelen en Heerhugowaard.* Ten tweede komt het ook voor dat een deel van de plaatsnamen wordt genoemd: *Zo haalden ze bedrijfswagens weg in onder meer Boxtel, Nijkerk, Ede, Sint Anthonis, Heesch en Heeswijk-Dinther.* De derde methode is dat er niet wordt ingegaan op plaatsnamen maar dat regio's worden beschreven: *De verdachten zouden in wisselende samenstelling in de gehele regio rondom Wormerveer dure auto's hebben gestolen, waarna er onderdelen op schadevoertuigen werden overgezet en Zij maken deel uit van een professionele bende autodieven, die actief was in Gelderland, Limburg en Duitsland.*

Door deze verschillende manieren is het weinig informatief om hier nader op in te gaan. Duidelijk is dat auto's overal in het land gestolen worden en laatstgenoemd voorbeeld laat zien dat het stelen van auto's zich niet beperkt tot de Nederlandse landsgrenzen. In totaal zijn in 4 van de 35 mediaberichten verwijzingen naar diefstallen in het buitenland. In alle gevallen wordt Duitsland genoemd, maar ook België (twee keer) en Luxemburg (een keer) komen voor.

Er is ook gekeken naar het merk van de gestolen auto's. Hierover staat informatie vermeld in 35 van de 63 mediaberichten. Hierbij dient op voorhand te worden benoemd dat dit geen volledig beeld heeft opgeleverd, aangezien er in veel van deze mediaberichten wordt gesproken over het feit dat de daders zich *vooral hebben gericht* op een bepaald merk. Hiermee zijn de merken van de andere gestolen auto's door deze dadergroep achterwege gehouden. Desalniettemin geeft een analyse van de genoemde merken in de mediaberichten wel een beeld van de merken waarin daders met name geïnteresseerd zijn. In 22 van de 35 mediaberichten wordt namelijk gesproken over gestolen auto's van het merk Volkswagen. Ook de merken BMW, Audi en Mercedes zijn interessant voor dadergroepen, gezien het feit dat deze merken respectievelijk 10, 9 en 6 keer voorkomen in de 35 mediaberichten. Duitse auto's zijn dus populair onder de dadergroepen. De overige merken – die één of twee keer worden genoemd – zijn Opel, Range Rover, Peugeot, Skoda, Porsche, Fiat en Renault.

Slachtofferervaring – Een bouwpakket

Nadat politie en justitie een inval hebben gedaan in een loods waar auto's worden gestript, wordt nader onderzoek ingesteld naar de identiteit van de voertuigen. Een van de eigenaren van een gestolen voertuig krijgt bericht van de verzekeraar dat zijn auto is teruggevonden in de loods en dat hij deze moet terugnemen. Het bericht luidt: *Uw auto is teruggevonden, weliswaar gedemonteerd, maar alle onderdelen zijn er nog.* De eigenaar van de auto is verre van blij met de mededeling dat hij een bouwpakket terugkrijgt en de verzekeraar – na maanden getouwtrek – niet overgaat tot uitkering van de schade.

2.2.2 *Strippen van de gestolen auto's*

In alle 63 mediaberichten komt naar voren dat gestolen auto's zijn gestript waarbij in 60 gevallen het type locatie waar dit gebeurde, is genoemd. De meest genoemde locatie, namelijk 35 keer, is een loods. Met 10 keer is een autogaragebedrijf ook een veelgenoemde locatie, evenals een garagebox (5 keer). De overige locaties komen twee of één keer voor: autosloperij, schuur, voormalige varkensboerderij, opslagbox, autoschadeherstelbedrijf, oude champignoncel, bedrijfshal en een leegstaande timmerfabriek.

Er is in de mediaberichten ook gekeken naar de plaatsnamen van deze locaties.⁴³ In totaal zijn 64 plaatsnamen naar voren gekomen, waarvan één in België. De 63 plaatsnamen uit Nederland liggen in de provincies Noord-Brabant (16 keer), Gelderland (14 keer), Zuid-Holland (11 keer), Noord-Holland (9 keer), Limburg (6 keer), Friesland (3 keer), Drenthe (2 keer), Zeeland (1 keer) en Overijssel (1 keer). Er is gekeken naar de grootte van de gemeenten waartoe deze plaatsen behoren. Hiervoor is er een onderverdeling in grootte gemaakt. Op 1 januari 2020 zijn er 355 gemeenten in Nederland en daarvan bestaan 128 gemeenten uit minder dan 25.000 inwoners (zeer klein), 139 gemeenten uit 25.000 tot 50.000 inwoners (klein), 56 gemeenten uit 50.000 tot 100.000 inwoners (vrij groot), 28 gemeenten uit 100.000 tot 300.000 inwoners (groot) en 4 gemeenten uit meer dan 300.000 inwoners (zeer groot). In tabel 2.1 staat weergegeven tot welke gemeentegrootte de 63 plaatsnamen behoren.

Tabel 2.1. Locaties 'strip- en omkatfabrieken' verdeeld naar gemeentegrootte

Gemeentegrootte	Aantal
Zeer klein	6
Klein	28
Vrij groot	14
Groot	14
Zeer groot	1

Het blijkt dat de meeste 'strip- en omkatfabrieken' in kleine gemeenten met 25.000 tot 50.000 inwoners aangetroffen zijn. Op basis van een nadere analyse⁴⁴ komt naar voren dat het merendeel van de daders in algemene zin op zoek gaat naar een locatie voor de strip- en omkatfabrieken binnen de kleinere dorpen c.q. plaatsen van de betreffende gemeente. Hiervan is sprake in 40 van de 63 genoemde plaatsnamen (63 procent). Een kleinere plaats binnen een gemeente wordt als dusdanig beschouwd wanneer het aantal inwoners van de plaats niet minimaal de helft van het aantal inwoners van de gemeente beslaat. Zo is de gemeente Oss met 91.915 inwoners bijvoorbeeld een van de

⁴³ In één mediabericht kunnen meerdere plaatsnamen staan, waardoor het totaal aantal plaatsnamen hoger is dan het aantal geanalyseerde mediaberichten.

⁴⁴ Zie bijlage 3, tabel 1.

veertien grote gemeenten uit tabel 2.1, maar binnen deze gemeente stond de strip- en omkatfabriek in Ravenstein. Dit is een dorp met 3.070 inwoners binnen de grotere gemeente Oss. Een ander voorbeeld betreft de kleine gemeente Uden waar 42.119 mensen wonen. De strip- en omkatfabriek stond echter in het dorp Volkel dat met 3.389 inwoners deel uitmaakt van de gemeente Uden. Illustratief voor de voorliefde van de dadergroepen voor kleine dorpen en plaatsen is het gegeven dat slechts één strip- en omkatfabriek is aangetroffen in een G4 gemeente.

Wat wordt er aangetroffen op de locaties? Elf van de 63 mediaberichten geven daar een beeld van en daaruit komt naar voren dat vrijwel alle onderdelen waaruit een auto bestaat, gestript (kunnen) worden. De volgende auto-onderdelen worden namelijk genoemd in deze mediaberichten: bumpers, stoelen, velgen, sturen, koplampen, airbags, motorblokken, versnellingsbakken, portieren, dashboardkasten, carrosseriekappen, uitlaten, buitenspiegels, kentekenplaten, startonderbrekers, boordcomputers, autoruiten, autoradio's, navigatiesystemen en spatborden. Hoewel de mediaberichten hier niet uitgebreid over uitwiden, worden er over het algemeen twee werkwijzen onderscheiden met betrekking tot wat er na het strippen met de auto-onderdelen gebeurt. De auto-onderdelen worden namelijk ofwel verhandeld ofwel worden ze gebruikt om auto's om te katten. Van het laatste is sprake in 19 van de 63 mediaberichten.

Slachtofferervaring – Net gekocht en alweer kwijt

Een man koopt een mooie auto op Marktplaats. Na een paar weken krijgt hij een bericht van een verzekeraar dat de auto is gestolen en omgekat en dat de verzekeraar het voertuig terugvordert. De nieuwe eigenaar heeft geld betaald voor de auto en wil de auto vanzelfsprekend houden. Als de verzekeraar en nieuwe eigenaar voor de rechter verschijnen, wordt de verzekeraar in het gelijk gesteld door de rechter: *... je moet gewoonweg geen auto via Marktplaats kopen* is zijn argumentatie. Auto's kopen op een parkeerplaats bij de McDonald's, Marktplaats, contante betaling en het niet goed (kunnen) verifiëren van voertuig en verkopende partij is niet handig volgens de rechter en in dit soort gevallen trekt de trotse nieuwe bezitter van de auto aan het kortste eind.

2.2.3 De aanleiding voor het onderzoek

In 44 van de 63 mediaberichten is de aanleiding voor het uiteindelijke politieonderzoek beschreven. Hierin zijn een aantal hoofdcategorieën te onderscheiden die in tabel 2.2 zijn weergegeven.

Tabel 2.2 - de aanleiding voor het onderzoek

Aanleiding	Aantal
Melding verdachte situatie	16
Track & Trace-systeem	11
Opvallend aantal autodiefstallen in een bepaalde periode	6
Integrale controle	2
Hercontrole	1
Overig ⁴⁵	8

In de meeste gevallen wordt er melding gemaakt van een verdachte situatie. Zo heeft een verhuurder van een loods bijvoorbeeld eens de politie gebeld nadat twee auto's met hoge snelheid naar het terrein toe kwamen rijden, en heeft het Agentschap Telecom melding gemaakt van het vermoeden dat er in een loods een *jammer* aanwezig was. Een andere melding van een verdachte situatie was dat een voorbijganger een auto bij een loods zag staan waar de autoruit van was ingeslagen en de nummerplaten verdwenen. Toen de politie ter plaatse was gekomen, bleek het om een gestolen voertuig te gaan. Het laatste voorbeeld van een melding van een verdachte situatie was dat er in een loods een hennepkwekerij zou zitten. In de loods trof de politie echter geen hennepkwekerij aan, maar allerlei auto-onderdelen.

Jammer

Een jammer is een stoorzender die mobiel telefoon- en internetverkeer plaatselijk onmogelijk maakt. Jammers zorgen ervoor dat mobiele telefoons, gps-signalen, elektronische autosloten of anti-autodiefstalsystemen niet meer werken. Er zijn verschillende soorten, zoals gps-jammers, gps-blockers en mobiele-telefoniejammers. Alle soorten zijn verboden⁴⁶.

Autodieven gebruiken steeds vaker moderne gereedschappen om auto's binnen te komen of die zelfs te stelen. Een goed voorbeeld hiervan is de *carlock jammer*, een apparaatje dat het 'afsluitsignaal' van de afstandsbediening in de autosleutel verstoort. Hierdoor ontvangt de auto nooit het signaal dat deze op slot moet gaan, terwijl de bestuurder denkt alles netjes afgesloten te hebben.

Een ander veelvoorkomende aanleiding voor een onderzoek is dat de politie via het Track-and-Trace systeem dat in auto's zit, uitkomt bij locaties waar gestolen auto's worden of zijn gestript en mogelijk omgekat. Voor wat betreft de categorie 'Overig', lopen de aanleidingen voor het onderzoek uiteen. Voorbeelden zijn het door rechtmatige eigenaren herkennen van auto-onderdelen op Marktplaats, het openbreken van een

⁴⁵ In deze categorie en onder Track & Trace kunnen ook voertuigen zitten die door het VbV bebakend zijn op grond van het tussen de politie en VbV gesloten convenant. Zie ook de box 'Convenant bebakening Verdachte Gestolen Voertuigen' in paragraaf 3.1.1.

⁴⁶ www.agentschaptelecom.nl.

loods nadat de huurder maandenlang geen huur heeft betaald, het willen vangen van een loslopende hond door de politie wat leidt tot het aantreffen van gestolen auto's op een erf, en het als politie aantreffen van verdachte spullen na ter plaatse te zijn gekomen vanwege een inbraakalarm op diezelfde locatie. Al met al kan worden geconcludeerd dat een onderzoek veelal door oplettende burgers wordt gestart. Via een melding komt de politie ter plaatse en stuit dan onverwacht op een 'fabriek'. De Track-and-Trace techniek is ook regelmatig de start van een onderzoek. Slechts in 3 van de 44 mediaberichten ligt er een integrale controle of hercontrole ten grondslag aan een onderzoek. Toeval is dus het verbindende begrip als het gaat om de start van een onderzoek naar een strip- of omkatfabriek.

2.2.4 *De dadergroep*

Over de dadergroep is weinig bekendgemaakt in de mediaberichten. Wel is in 55 van de 63 mediaberichten het aantal daders benoemd. Het loopt uiteen van 1 tot 13 daders, met een gemiddelde van drie daders. Het geboortjaar van deze daders loopt uiteen van 1945 tot 1999 met het gemiddelde geboortjaar 1979. Het is interessant om na te gaan in hoeverre de woonplaatsen van de verdachten overeenkomen met de plaats waar de gestolen auto's worden gestript en eventueel omgekat. In 18 van de 63 mediaberichten is dit niet te achterhalen omdat de woonplaats van de verdachte(n) niet bekend is, maar voor de overige 45 mediaberichten kan dit wel. Daaruit blijkt dat in 19 van de 45 mediaberichten de woonplaats van (een van) de dader(s) overeenkomt met de locatie waar de gestolen auto's worden gestript. In de meerderheid (58 procent) van de gevallen zoeken de daders dus naar een locatie buiten hun eigen dorp of stad.

In enkele mediaberichten wordt tot slot ook vermeld wat er nog meer op een locatie is aangetroffen. Zo zijn er bij het doorzoeken van een schuur 26 xtc-pillen aangetroffen, evenals munitie, vervalste merkkleding en scheermesjes. Ook komt het voor dat een verdachte een vuurwapen in bezit heeft, dat er in de auto van een verdachte een zak hennep is gevonden, dat er op het terrein van de verdachte een gestolen paspoort en een zak met 7,5 kilo aan pillen is aangetroffen en dat er in een loods een pistool met 25 patronen lag. Voertuigcriminaliteit gaat dus – op basis van de mediaberichten – soms ook samen met andere vormen van criminaliteit.

Slachtofferervaring – Een foute GTI

Een bonafide autobedrijf koopt van een collega autobedrijf X een Volkswagen Polo GTI met 84.000 kilometer op de teller voor € 7.750. Een aantal dagen na de koop – de auto was gepoetst en stond in de showroom – kreeg het autobedrijf bericht van de RDW dat de auto gecontroleerd moest worden. *We hebben de auto op de vrachtwagen gezet met het idee dat de auto dan niet vies zou worden en we de auto bij terugkomst direct weer in de showroom zouden kunnen zetten. De auto moest echter bij de RDW blijven staan, vanwege het feit dat de auto omgekat was.*

Het autobedrijf waar de auto is gekocht, geeft in eerste instantie niet thuis. Het VbV heeft getracht te bemiddelen en heeft de auto teruggekocht. Van het VbV krijgt de ge-

dupeerde € 3.875 terug en ook autobedrijf X betaalt een kwart, waardoor de schade voor het slachtoffer bijna € 2.000 is. Achteraf hoort de koper dat er in de van diefstal afkomstige auto een ander chassisnummer was geplaatst en dat de auto verder een gevaar op de weg was.

Toeval of niet maar als onderdeel van een grootschalig onderzoek naar carrouselfraude doet de Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (FIOD) een aantal jaren later een inval bij autobedrijf X. Ze worden verdacht van fraude waarbij goederen – in dit geval auto's – voortdurend worden doorgegeven binnen een groep van vennootschappen. Het terugvragen van de btw gebeurt in deze wel, maar het afdragen van de btw niet. Het bedrijf zou in een jaar tijd 4,5 miljoen aan auto's hebben ingekocht zonder btw te betalen, waardoor de Belastingdienst vermoedelijk zo'n 1,7 miljoen zou zijn misgelopen.

3. De opsporingsonderzoeken

In dit hoofdstuk geven we een breed en verdiepend beeld van het fenomeen strip- en omkatfabrieken op basis van een selectie van twintig opsporingsonderzoeken (cases) die door politie en justitie zijn uitgevoerd tussen 2013 en 2019. Dossieranalyse en interviews met betrokken officieren van justitie, politiefunctionarissen en andere professionals staan aan de basis van dit hoofdstuk. We gaan onder andere in op de start van het opsporingsonderzoek, het onderzoeksteam, de locatie van de ‘fabriek’, *modus operandi*, samenhangende criminaliteitsvormen, het ondermijnende karakter en de verdachten⁴⁷.

3.1 Het opsporingsonderzoek en het onderzoeksteam

Deze paragraaf behandelt de constatering van het feit, de overwegingen voor opsporing, het onderzoeksteam en het verloop van het opsporingsonderzoek.

3.1.1 *De constatering van het feit*

In de cases kunnen we vier manieren onderscheiden waardoor de politie stuit op een ‘strip- en omkatfabriek’. Allereerst – en dit komt het vaakst voor – leiden gestolen auto’s via een baken of gps tracker – Track and Trace – de politie naar een locatie waarvan het de bedoeling is dat de auto daar wordt gestript of omgekat. Techniek is dus leidend.

Een voorbeeld: ergens in Zuid-Nederland wordt een BMW 5-serie gestolen. Dit voertuig wordt vier dagen later via een baken getraceerd door de politie. Inmiddels zitten er valse kentekenplaten op de auto. Besloten wordt om even niets te doen, om te kijken naar welke loods en/of verdachte het voertuig gaat leiden. Zes dagen later komt het voertuig weer in beweging en stopt dan bij een autodemontagebedrijf. Als de politie ter plaatse komt, blijkt de auto binnen te staan en inmiddels gestript te zijn.

47 Helaas was het niet mogelijk – omdat diverse zaken nog onder de rechter lagen – om systematisch in beeld te brengen wat de effecten van de opsporing zijn geweest in de twintig zaken.

Convenant bebakenen Verdachte Gestolen Voertuigen

De politie en de Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) hebben het Convenant Bebakenen Verdachte Gestolen Voertuigen ondertekend. Het convenant heeft betrekking op de samenwerking bij de opsporing van daders bij aangetroffen verdachte, gestolen motorvoertuigen. In dit convenant is sprake van een gestolen motorvoertuig als het in het Kentekenregister geregistreerd staat als vermist (A86) of gestolen (A87). Ook is er sprake van een gestolen motorvoertuig wanneer het voertuig nog niet geregistreerd staat maar uit alle overige omstandigheden waaronder het voertuig wordt waargenomen of aangetroffen, wordt afgeleid dat het valt onder de strekking van het convenant.

Het convenant kent drie doelstellingen: 1) het verhogen van de heterdaadkracht door het opsporen van daders van diefstal van motorvoertuigen, daarmee samenhangende of andere (ernstige) strafbare feiten, 2) het verbeteren van de kans op het verhalen van door benadeelden geleden schade door of ten gevolge van diefstal van motorvoertuigen, en 3) het op hoofdlijnen beschrijven van de uitwisseling van informatie ten behoeve van de mogelijke inzet en het periodiek verrekenen van de waardedaling, schade en bijkomende kosten die het gevolg zijn van de inzet van middelen tussen VbV en politie.

Om deze doelstellingen te behalen, bebakent de politie de voertuigen waarvan de politie vermoedt dat deze gebruikt gaan worden ter voorbereiding op andere (ernstigere) misdrijven dan de diefstal of heling van het betreffende voertuig. In dergelijke gevallen neemt de politie het cascorisico over van de Stichting VbV/de verzekeraar. De WA-schade die wordt aangebracht door of met het ingezette (bebakende) voertuig, komt voor rekening van de WA-verzekeraar van de politie. Om een voertuig te bebakenen waarvan de politie niet vermoedt dat het gebruikt gaat worden ter voorbereiding op andere (ernstigere) misdrijven, moet de politie een verzoek indienen bij de Stichting VbV. Indien het VbV toestemming verleend voor bebakening, gebeurt dit voor de duur van zeven dagen waarbij de stichting VbV het cascorisico voor schade aan het voertuig overneemt die ontstaat gedurende deze periode. Het WA-risico wordt bij deze categorie gestolen voertuigen afgedekt door het Waarborgfonds. Zodra er binnen de zeven dagen een verdachte wordt aangehouden, ontvangt het VbV van de politie de pv's van aanhouding en bevindingen (voor zover een opsporingsbelang zich daar niet tegen verzet). Vervolgens ontvangt de verdachte direct een aankondiging van aansprakelijkstelling, waarna het dossier wordt doorgeleid naar SoDa, waarmee VbV een overeenkomst heeft.

Het resultaat van het bebakenen van voertuigen is dat het vaak de start is van of aanleiding is voor een grotere zaak. In de periode 2014-2020 zijn in totaal 981 voertuigen – op deze wijze – bebakend, waarvan in 260 gevallen zowel de dader is aangehouden als het voertuig is veiliggesteld. Daarnaast zijn in 558 gevallen enkel de voertuigen veiliggesteld, en zijn in 6 gevallen enkel de daders aangehouden. Tot slot is het 66 keer het geval geweest dat zowel de dader niet is aangehouden als het voertuig niet is veiliggesteld.

De tweede manier waarop de politie zicht krijgt op een ‘fabriek’ is via (anonieme⁴⁸) meldingen van burgers of professionals of via informatie van het Team Criminele Inlichtingen (TCI) van de politie. De meldingen en/of de informatie zijn dan de start van een bezoek op een locatie door de politie. Ook kan informatie ertoe leiden dat er eerst een plan wordt gemaakt alvorens een doorzoeking te gaan doen. In beide gevallen is informatie dus leidend.

De derde manier betreft integrale controles waarbij verschillende overheidspartijen locaties bezoeken, waaronder op bedrijventerreinen, om na te gaan of er sprake is van misstanden. Bij dergelijke controles kunnen bijvoorbeeld milieuovertredingen of brandonveilige situaties worden vastgesteld. Het komt ook voor dat men hennepplantages of grondstoffen voor de productie van drugs aantreft. Tot slot stuit men via deze werkwijze soms ook op een strip- en omkatfabriek.

Een politiemedewerker: ‘Wat ik heb geleerd gedurende een opsporingsonderzoek, is dat integraal samenwerken het verschil maakt. Iedere burger is namelijk op een of andere manier aan te pakken wanneer integraal wordt ingezoomd op hem of haar, want iedereen doet wel iets wat niet klopt. Om daarachter te komen, moet er wel vanuit verschillende brillen – namelijk vanuit het strafrecht, bestuursrecht, fiscaal recht en civiel recht – naar worden gekeken.’

In het kader van een integrale controle met medewerkers van de gemeente, douane, politie en Belastingdienst stuit men op een bedrijf waar hennep gerelateerde goederen worden aangetroffen. Het gaat om hennepstekjes, kweekbakken, zakken potgrond, een afzuiger en transformatoren. Op een bergzolder vindt men een vuurwapen met geluidsdemper. In een loods treft men twee auto’s van het merk Audi A6 en een motorfiets aan. Later blijkt dat deze voertuigen zijn omgekat.

Op pad met een integrale controle

In het voorjaar van 2021 vindt er in Noord-Holland een integrale controle plaats. De grondslag is een ondermijningsbeeld waarin wordt aangegeven dat op het betreffende bedrijventerrein veel georganiseerde criminaliteit plaatsvindt. Het gaat daarbij voornamelijk om voertuigencriminaliteit. Ook bestaat het vermoeden dat er drugs- en/of wapenhandel plaatsvindt, dat het een productielocatie is voor soft- en/of harddrugs en dat het een dekmantel is voor ondermijnende criminaliteit zoals witwassen. Tot slot is er mogelijk sprake van zwart werken.

De doelstelling van de controle is: *Het creëren van een veilig en aantrekkelijk ondernemersklimaat voor bonafide ondernemers, het in beeld brengen en integraal aanpakken van malafide ondernemers en het verkleinen van de gelegenheid voor malafide activiteiten op het bedrijventerrein.*

48 Via Meld Misdaad Anoniem.

Bij deze integrale controle zijn meerdere organisaties betrokken. De deelnemende organisaties controleren de ondernemingen op basis van het bestuursrecht, waarbij de politie als 'sterke arm' ervoor zorgt dat deze organisaties veilig kunnen werken. Indien er strafbare feiten worden geconstateerd, kan de politie alsnog optreden op basis van het strafrecht.

Het bedrijventerrein oogt zeer onoverzichtelijk en bij veel ondernemingen wordt het zicht op hetgeen er binnen hun onderneming gebeurt belemmerd. Zo staan er ofwel muren ofwel busjes of op elkaar gestapelde auto's rondom de onderneming. Tevens zijn veel loodsen gesloten, en is er erg weinig klandizie op het bedrijventerrein. Het valt tijdens de integrale controle op dat er vaak mensen 'op de uitkijk staan'.

Over de effectiviteit van de integrale controle verschillen de meningen van de deelnemende organisaties. Dit oordeel wordt met name gevoed door de achtergrond van de betreffende organisatie. Bij vrijwel alle ondernemingen is namelijk wel iets fout, maar dan gaat het vaak over milieu- en arbeidsomstandigheden. Het vaststellen van criminele activiteiten gebeurt daarentegen steeds minder. Hiervan is ook sprake na deze actiedag. Volgens sommigen bevestigt dit de effectiviteit van de gegeven voorlichting en integrale controles. Volgens anderen liggen er twee andere redenen ten grondslag aan de afname in het aantal aangetroffen criminele activiteiten. Ten eerste worden de eigenaren slimmer. Doordat ze weten dat er op ieder moment een controle kan plaatsvinden, zullen zij niet gauw nog activiteiten uitvoeren die strafbaar zijn. Stel dat zij een airbag nodig hebben voor een auto die is binnengekomen en die airbag is afkomstig uit een gestolen voertuig, zullen zij deze airbag elders hebben opgeslagen. Wanneer zij de airbag dan hebben opgehaald, zit de airbag ook binnen enkele minuten in de auto. De tweede reden is dat de eigenaren van de ondernemingen onderling contact hebben. Wanneer bekend is dat er een integrale controle gaat plaatsvinden, zijn alle eigenaren hier binnen een mum van tijd van op de hoogte. Het gevolg van deze twee redenen is dat de kans klein is dat er op heterdaad strafbare feiten worden vastgesteld. Volgens een politieagent zou het daarom effectiever zijn om de integrale controles niet standaard overdag te laten plaatsvinden, maar soms ook in de avond of zelfs 's nachts. Dit zijn de momenten waarop ze het niet verwachten, het elkaar op de hoogte brengen minder makkelijk is omdat er minder bedrijvigheid is, en ze zich misschien wel onaantastbaar wanen. Volgens deze politieagent is het probleem daarin dat veel organisaties die onderdeel zijn van de integrale controle hier niet in willen meegaan.

De vierde en laatste manier vatten we samen met de term 'oplettende agenten'. Een wijkagent spreekt bijvoorbeeld iemand aan bij een bedrijf omdat zijn auto niet verzekerd is. Hij ruikt dan een wietlucht en stuit niet alleen op een hennephok, maar ook op een loods waar auto's van identiteit veranderen.

Samenvattend is er dus vooral sprake van 'ad-hoc'onderzoek (brengzaak) en veel minder van 'planmatig' onderzoek (haalzaak).

3.1.2 Overwegingen voor de opsporing

Uit de vorige paragraaf komt naar voren dat politie en justitie meestal niet bewust op zoek zijn naar een ‘strip- of omkatfabriek’. Sterker nog: in veel cases is men nadat een loods is betreden, verrast door de omvang van de aangetroffen gestolen en omgekatte auto’s en/of de enorme hoeveelheid gestripte auto-onderdelen. De officier van justitie is er in die gevallen ook nog niet bij en moet wel een opsporingsonderzoek opstarten gezien de omvang.

Een officier van justitie: ‘De overweging om er een zaak van te maken, gebeurde dan ook buiten mij als officier van justitie om. De politie was immers al bezig en toen ze verder gingen kijken in de loods kwamen ze veertig portieren, drie chassis, een container met accu’s, een container met airbags, een container met achterlamp units en dergelijke tegen. Dat kun je dan niet meer laten lopen’.

Strip- en omkatfabrieken aanpakken, blijkt ook niet eenvoudig; zeker als politie en justitie er nog geen eerdere ervaring mee hebben. Expertise en tijd is namelijk nodig om de gestolen onderdelen terug te brengen bij gestolen auto’s. Ook is het vaststellen van een omgekatte auto specialistenwerk. Een onderzoek naar een enorme hoeveelheid auto-onderdelen bestaat uit 1) inventarisatie, 2) registratie, 3) fotograferen en 4) onderzoek naar de herkomst. In dit soort zaken kosten deze stappen al enorm veel tijd (dagen zo niet weken).

De afweging om op basis van informatie een onderzoek naar ‘fabrieken’ voor te bereiden en uit te voeren, heeft te maken met de afweging waar in een politie-eenheid capaciteit voor vrijgemaakt kan worden. De grootsheid, de relatie met andere vormen van criminaliteit, de bekendheid van de daders of negatieve reputatie van een bedrijf én de schade voor de maatschappij spelen mee in een dergelijke afweging.

In de meeste cases wordt het opsporingsonderzoek afgebakend en richt het zich op de verdachten van de ‘fabriek’. Dergelijke cases juridisch rondkrijgen, is tijdrovend en vereist vakmanschap zoals we zagen. Het achterhalen van de daders van de autodiefstallen is meestal niet aan de orde, bij gebrek aan aanknopingspunten. De eerlijkheid gebied te zeggen dat de aanpak van voertuigcriminaliteit – volgens nagenoeg alle officieren van justitie die we hebben gesproken – geen erg hoge prioriteit heeft.

Een officier van justitie: ‘Heel vaak betreft het geen projectmatige zaken, want er is aan de voorkant niet op gestuurd om dit soort onderzoeken wel of niet aan te pakken. Dit zijn zogenaamde brengzaken die vanuit de praktijk worden aangedragen. Het is niet vaak dat er een team op dit soort zaken wordt gezet. Vaak is het andersom: de politie die stuit op een fabriek vindt een officier van justitie.’

Een andere officier van justitie: 'De overweging zat met name in de omvang. Het was ook vrij snel duidelijk dat we te maken hadden met een professionele organisatie die de omgekatte voertuigen op de markt brachten. Gaandeweg werd ook duidelijk dat er tussen verschillende bedrijven dwarsverbanden waren.'

3.1.3 **Het team**

Op een enkele uitzondering na worden de opsporingsonderzoeken onder leiding van een officier van justitie met een relatief klein team van rechercheurs – veelal vanuit een basisteam (VVC) of districtsrecherche – uitgevoerd. Diverse zaken worden door een officier van justitie samen met één politiefunctionaris uitgevoerd waarbij ze worden geassisteerd door voertuigdeskundigen van binnen of buiten de politie.

Omdat de omvang van wat men aan gestolen auto's of onderdelen aantreft veelal erg fors is en de aanpak – het identificeren van de voertuigen en de onderdelen – ook de nodige expertise vraagt, zitten officieren van justitie maar ook de politie in eerste aanleg regelmatig met hun handen in het haar. Dit is vooral het geval als men min of meer toevallig op een strip- en omkatfabriek stuit.

Eerdere ervaringen in het team met voertuigcriminaliteit – wat enorm helpt – maakt dat men al dan niet tegelijkertijd al vrij snel contact opneemt met het LIV, het VbV of met leden van het Permanent Autoteam (PAT)⁴⁹. PAT-ters zijn politiemensen die voertuigspecialisten zijn, maar die zijn zeer schaars in ons land.

Een politiemedewerker: 'Binnen de politie is het specialisme op voertuigcriminaliteit niet groot. Waar sommige eenheden over enkele personen beschikken, zijn er ook eenheden die niemand hebben die iets kan zeggen over voertuigcriminaliteit. Door dit gebrek aan specialisten zijn we in opsporingsonderzoeken veelvuldig aangewezen op samenwerkingspartners.'

Het laten aansluiten van het LIV blijkt een schot in de roos, zo geven respondenten aan, omdat zij en kennis van zaken hebben en beschikken over de juiste contacten om specialisten van meestal het VbV en soms het PAT in te schakelen. Indien het VbV is aangesteld als strafrechtelijk bewaarder van de loods c.q. fabriek met voertuigen c.q. onderdelen opereert zij onder jurisdictie van het Openbaar Ministerie. Het VbV registreert, fotografeert en onderzoekt welke onderdelen van voertuigen identificeerbaar zijn. Dergelijk onderzoek duurt vanwege de omvang van het gestolene soms wel maanden.

⁴⁹ Sinds een aantal jaren heten ze medewerker voertuig identificatie, maar die benaming hebben we tijdens het onderzoek niet gehoord.

Een officier van justitie: 'De politie stapte de loods binnen en schrok zich te pletter. Dit leken wel twee voetbalvelden vol met onderdelen. Er werden grote hoeveelheden motorblokken en versnellingsbakken, deuren, motorkappen, portieren, airbags, navigatiesystemen, bumpers en een groot aantal losse componenten gevonden. Door forensisch experts van de politie, het LIV en het VbV werd geconstateerd dat van veel onderdelen de unieke fabriekskennmerken, waaronder VIN- en motornummers, waren verwijderd dan wel onleesbaar waren gemaakt.'

Foto 2 – Onleesbaar gemaakte VIN



Een officier van justitie: 'Het OM heeft beslag gelegd op de loods en alle goederen. Het VbV heeft uiteindelijk 3.647 onderdelen beschreven en 41 gestolen auto's in beeld gebracht. Als officier heb je feeling nodig omtrent wat mensen kunnen en mogen. Er gaat nu eenmaal veel tijd zitten in het terugbrengen van onderdelen naar de oorspronkelijke auto, waarna je ook nog moet achterhalen of die auto gestolen is of niet.'

Een andere officier van justitie: 'De eerste gedachte was dat de politie prima kon zien of een VIN was weggekrast, want dan weet je dat er iets niet klopt. Gelukkig hebben we het VbV erbij gehaald want zij hebben mensen in dienst die naar alle onderdelen gaan kijken. Je moet namelijk iemand hebben die kan aantonen dat een aangetroffen autodeur bij een auto hoort die gestolen is. Wanneer dat zo is kun je naar strafbare feiten zoals diefstal, verduistering, heling en witwassen gaan kijken. Het VbV heeft het

terrein afgesloten en het beheer overgenomen. Het onderzoek heeft wel even geduurd want het betrof 8.903 onderdelen.'

Zoals eerder aangegeven, worden er in onze cases nagenoeg geen opsporingsonderzoeken uitgevoerd naar de stellers van de voertuigen. Tegen de eigenaren van de fabrieken wordt – op basis van de informatie van het VbV of het PAT – meestal (gewoonte) heling en witwassen geëist door het Openbaar Ministerie. Een eis die over het algemeen ook wordt overgenomen door de rechtbank.

Geïntegreerde aanpak malafide autobedrijven

In de 'Geïntegreerde aanpak malafide autobedrijven' werken het Openbaar Ministerie, de politie, gemeente, verzekeraars en het LIV samen om de georganiseerde diefstal, handel en het gebruik van gestolen voertuigonderdelen te frustreren. Deze partijen kunnen vanwege een drietal redenen in actie komen. Ten eerste kan er een geplande controle plaatsvinden, waarbij er wordt gekeken in hoeverre de vergunningen, regels en afspraken worden nageleefd. Wanneer tijdens een geplande controle onregelmatigheden worden geconstateerd, gaat de controle over in een zoeking. Vanaf dat moment neemt de politie de leiding over de handhavingstaken. Ten tweede kan er sprake zijn van een langer lopend, meestal strafrechtelijk (financieel) (voor)onderzoek, waardoor er een geplande zoeking plaatsvindt ten behoeve van waarheidsvinding en ontneming. De derde en laatste reden is een hit naar aanleiding van bijvoorbeeld een Track and Trace melding, Invex-melding of MMA-melding. Op basis hiervan wordt een ongeplande zoeking uitgevoerd door de politie ter controle en handhaving. Indien de politie tijdens een controle of (on)geplande zoeking zaken aantreft die vallen onder het strafrecht kan in overleg met de teamleider van de politie of met de officier van justitie (OvJ) het VbV als strafrechtelijk bewaarder worden aangewezen om – na overdracht dan wel briefing vanuit de leider van de controle/zoeking – mee te helpen bij het inventariseren van de aangetroffen goederen (het administratief vastleggen van de geïdentificeerde gestolen voertuigen en onderdelen). Indien de veiligheidssituatie dit toestaat, wordt de strafrechtelijke bewaring op de locatie uitgevoerd. Ook kan het VbV conservatoir beslag leggen en kan het de aangetroffen goederen eventueel verkopen, vervreemden of vernietigen. Daarnaast kan het VbV het PAT/FVO op verzoek ondersteunen bij het uitlezen van elektronica.

3.2 De locatie en eigenaar

In deze paragraaf gaan we in op de locaties en kenmerken van de 'fabrieken' en op de eigenaren c.q. huurders.

3.2.1 *De locaties getypeerd*

In aanvulling op de resultaten uit de media-analyse uit hoofdstuk 2 komt uit de analyse van de cases ook naar voren dat strip- en omkatfabrieken veelal loodsen c.q. fabriekshallen zijn op bedrijventerreinen in kleinere gemeenten.

Een medewerker van het LIV: 'Heel eerlijk, lopende op een bedrijventerrein weet een goede wijkagent direct waar hij moet zijn. Het zijn altijd de hoeken van de bedrijventerreinen en het is niet zo dat er één malafide locatie tussen allemaal bonafide locaties zit.'

In een aantal gevallen heeft de locatie geen publieksfunctie, maar regelmatig kunnen particulieren en andere bedrijven er wel terecht om auto-onderdelen of soms auto's te kopen. Het gaat dan om bedrijven in auto-onderdelen, schadeherstel of een garage. In deze gevallen is er bijna altijd sprake van een legaal bedrijf dat een dekmantel is voor de illegale 'fabriek'. In diverse cases duikt 'de onderdelenlijn' op als online platform waar gestripte onderdelen en geïnteresseerde kopers van onderdelen met elkaar in contact komen. Rondom diverse strip- en omkatfabrieken staan op het terrein overigens veel voertuigen en/of autowrakken en de uitstraling van de bedrijven geeft direct een onderbuikgevoel van 'niet pluis'.

Een officier van justitie: 'Aan de rand van het dorp ligt een vrij klein bedrijventerrein waar zo'n 25 bedrijven gevestigd zijn. Dit bedrijf had 1.500 m² bestaande uit een bedrijfsloods met buitenterrein. Het oogde als een lokaal garagebedrijf waarvan je verwacht dat ze auto's een beurt geven.'

Een politiemedewerker: 'Aan de voorgevel van het pand hangt een reclamebord met de tekst 'Autobedrijf X' en aan de zijkant is een schroothandel gevestigd. Voor het pand staat een wit-met-grijze vrachtauto waar op de voorruit de tekst 'schrootrunner' staat.'

Een teamleider: 'Het was een loods met daaromheen een terrein waar allerlei sloopauto's stonden. Hiervan was een groot deel legaal. Dat betrof met name gelegaliseerde Amerikaanse auto's. Het deel dat illegaal was, stond binnen en betrof de inventaris en gestripte onderdelen van voertuigen.'

Omdat de 'fabrieken' afgelegen liggen, worden er veelal geen veiligheidsmaatregelen getroffen door de eigenaren c.q. huurders. In een enkele casus is dit wel het geval en het betreft dan camerabewaking.

Een lid van het opsporingsteam: 'Het hele terrein hangt vol met bedrijfscamera's, waarschijnlijk voor de veiligheid. Wij zagen op de camerabeelden auto's in- en uitrijden: die leveren en kopen gestolen goederen.'

3.2.2 *De eigenaren of huurders van de fabrieken*

De ‘fabrieken’ zijn in eigendom van de latere hoofdverdachte, staan op naam van een katvanger (vaak een vrouw) of worden verhuurd aan de latere verdachte(n)groep). Het betreft regelmatig huurders die – naar later blijkt – ook niet bonafide zijn of het niet zo nauw nemen met wie de loods huurt. Opvallend is het aantal locaties waar huurders de huur contant afdragen. Er is ook gekeken hoelang fabrieken of verdachten al actief zijn (op de betreffende locatie). Daaruit blijkt dat sommige locaties (de huurlocaties) en verdachtengroepen relatief kort (hooguit een jaar) operationeel zijn. Regelmatig gaat het dan om dadergroepen die (deels) uit Oost-Europa komen.

Het grootste deel van de locaties zijn bestendig en zijn of te typeren als familiebedrijven of dadergroepen die al jaren – van een aantal jaren tot tientallen jaren – in de voertuigcriminaliteit actief zijn. Regelmatig wordt de link gelegd naar woonwagencampbewoners als het gaat om deze laatste dadergroepen.

Een officier van justitie: ‘Ik hoor vaak dat het een ambacht is en dat de kennis om te strippen of omkatten dusdanig specialistisch is, dat daders er niet mee stoppen als ze een keer gepakt worden.’

Een officier van justitie: ‘Ze waren al lang actief bezig. Zo zijn er onderdelen gevonden die terug te herleiden waren naar 2007. Dit betreft dus een bestendig netwerk. Tot de binnengekomen TCI-informatie in 2017 zijn ze echter niet in beeld geweest.’

Een politiemedewerker: ‘De vader van de verdachte was ook actief in het omkatten van auto’s. Daarin was hij veertig jaar geleden al actief. Zijn zoon heeft het overgenomen.’

3.3 *Modus operandi, opbrengsten en nadere duiding*

Waar komen de voertuigen vandaan die in de fabrieken onder handen worden genomen en om welk type voertuigen gaat het eigenlijk? Hoe gaan de verdachten te werk en wat levert het op? Naast deze vragen staan we in deze paragraaf ook stil bij de vraag of er ook relaties zijn met andere vormen van criminaliteit en in welke mate er bij strippen en omkatten sprake is van ondermijnende criminaliteit.

3.3.1 *Werkwijze, voertuigen en opbrengsten*

In alle twintig cases is er helaas weinig bekend over hoe en door wie de auto’s gestolen werden. Vanwege de omvang van de fabrieken is de gestolen waar die werd aangetroffen onderdeel van het onderzoek geworden en is er – onder andere door het gebrek aan aanknopingspunten – weinig tot geen tijd gestoken in onderzoek naar de dadergroepen die auto’s aanleveren. De verdachten die in de fabrieken actief zijn, kunnen dus ook de stellers zijn en soms is dat ook bekend geworden.

Officier van justitie: 'We hebben geen zicht gekregen op wie de auto's hebben gestolen. Dat komt door de korte instap die we gedaan hebben in de loods. Ook komt het door capaciteitsissues en het niet groter willen maken dan het al is. Daar hebben we dus niet op doorgerechercheerd.'

Officier van justitie: 'De strippers stalen de auto's zelf en daar gebruikten ze jammers voor. Ze gingen het hele land door en kozen periodiek verschillende gebieden uit waar zij vanuit een loods auto's stalen en stripten.'

Officer van justitie: Ik heb wel eens gehoord dat er ook auto's bij strip- en omkatfabrieken worden aangeboden die vanuit de lease komen, maar of dat daadwerkelijk zo is, kan ik niet bevestigen.'

Wat vaker lijkt voor te komen – en daar zijn diverse indicaties voor – is dat anderen dan de koper c.q. omkatter en/of stripper de auto's stelen en richting de fabrieken brengen. De koper c.q. omkatter en/of stripper, maakt zich dan schuldig aan heling. In dergelijke cases wordt – als het gaat om de stellers – gesproken over 'Bulgaren, Nederlanders met de toevoeging woonwagenkampbewoners, Polen, bekenden en vrienden uit het eigen wereldje, en professionele autodieven uit Nederland'.

Een officier van justitie: 'Het vermoeden was dat de voertuigen vanuit een Bulgaarse organisatie tot de verdachten kwamen, maar dat hebben we nooit hard kunnen maken omdat we die onderzoekslijn niet hebben geopend. Het was ons eerste onderzoek op dit fenomeen en we hebben toen puur naar de stripfabriek gekeken.'

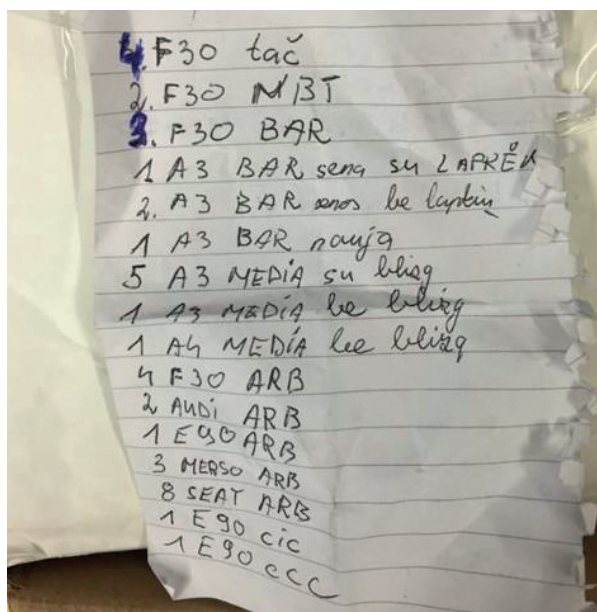
De voertuigen worden – zo blijkt later uit het onderzoek – in Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en Italië gestolen. De stellers hebben daarbij een voorkeur voor c.q. zijn gespecialiseerd in het stelen van jonge auto's van de volgende merken: BMW, Volkswagen, Mercedes, Audi, Renault, Toyota, Lexus en Porsche. Soms stuitte men bij de identificatie ook op heel exclusieve auto's zoals een Ferrari.

De omvang wat in de fabrieken is aangetroffen, varieert maar was vaak wel erg omvangrijk. Het gaat dan om vaak tientallen tot ruim honderd voertuigen die zijn omgekapt of waarvan op basis van onderdelen de identiteit kon worden vastgelegd. Bij de gestripte onderdelen zijn de aantallen nog veel hoger want dat loopt tot een paar honderd tot duizenden onderdelen.

Een medewerker van het LIV: 'Ik denk dat het fenomeen strippen en omkatten geprofessionaliseerd is in de afgelopen jaren. Het zijn echt fabrieken geworden. Een jaar of acht of tien geleden was het klonen en omkatten ook hot, maar toen ging het nog maar om één of twee auto's per week en gebeurde het verspreid door Nederland. In mijn

beleving zie je in de afgelopen jaren dat het een industrie is geworden waarbij ook op bestelling wordt gestolen, gestript en geleverd.'

Foto 3. 'Bestellijst' auto-onderdelen



De werkwijze van de strip- en omkatfabrieken laat zich typeren met de termen 'snel en grondig'. Gestolen auto's worden met andere woorden 'de fabriek ingereden' en zo snel mogelijk van hun identiteit ontdaan dan wel gestript voor de onderdelen. Overgebleven wrakken worden snel afgevoerd naar metaalverwerkingsbedrijven. Regelmatig worden schadevoertuigen gekocht en gebruikt om weer op te bouwen met gestolen voertuigonderdelen – dat noemt men *rebirthing* – of om te gebruiken bij het omkatten.

Opvallend – en lastig voor het opsporingsonderzoek – is dat er veelal geen sluitende administratie of opkopersregister voorhanden is waardoor onbekend blijft wie onderdelen levert.

Een officier van justitie: 'De dekmantel die ze gebruikten, was een formeel demontagebedrijf. De gestolen auto's gingen naar binnen en in een mum van tijd stonden de onderdelen in de schappen.'

Een politiemedewerker: ‘De schadevoertuigen worden opgeknapt met gestolen voertuigonderdelen. Het enige wat te allen tijde overblijft van het schadevoertuig is het VIN-nummer. Tijdens een controle valt daardoor niet te achterhalen of er gestolen auto-onderdelen op een voertuig zijn gedemonteerd, omdat het VIN-nummer altijd kloppend is. Mocht je toch willen controleren of er sprake is van gedemonteerde gestolen auto-onderdelen, moet het hele voertuig uit elkaar gehaald worden.’

Een teammanager Veiligheid en Toezicht bij een gemeente: ‘Er zijn bedrijven die aan opzetaanrijdingen doen. Goede auto’s lopen daardoor schade op, waarna de schade wordt geclaimd bij de verzekering. De kapotte onderdelen worden dan gerepareerd door gestolen onderdelen.’

Auto’s en onderdelen verdwijnen naar het buitenland (Polen, België, Duitsland), maar vinden ook in ons land een nieuwe eigenaar; soms via een dekmantelbedrijf. De transacties gaan fysiek maar ook via Marktplaats (omgekatte auto’s en onderdelen), Telegramgroepen en de onderdelenlijn. Het is moeilijk om de opbrengsten vast te stellen. Anders ligt het voor de schadelast die in diverse onderzoeken is berekend op basis van de dagwaarde. De schadelast komt uit op één of enkele tonnen tot over de twee miljoen euro per casus.

Een officier van justitie: ‘De onderdelen werden verkocht door het formele bedrijf, je kon er gewoon naar toe om onderdelen te kopen want er was immers sprake van een verkooppunt. Daarnaast was er sprake van internethandel.’

Tot slot geven respondenten ook aan dat dure omgekatte auto’s door criminelen ook gebruikt worden als betaalmiddel. Het voordeel voor criminelen is dat er geen bankoverschrijving plaatsvindt en ze dus gemakkelijker onder de radar kunnen blijven.

3.3.2 **Nadere duiding van het fenomeen**

In de casesanalyse is ook ingegaan op de vraag in hoeverre deze vorm van voertuigcriminaliteit connecties heeft met andere vormen van criminaliteit. Voor de hand liggend is natuurlijk de relatie met autodiefstal, maar daarnaast worden in ongeveer de helft van de cases ook relaties gevonden met drugscriminaliteit (het aantreffen van hennepkwekerijen, cocaïne en amfetamine), is in één casus sprake van illegale bewoning door arbeidsmigranten en in een andere casus van plofkrakers van geldautomaten.

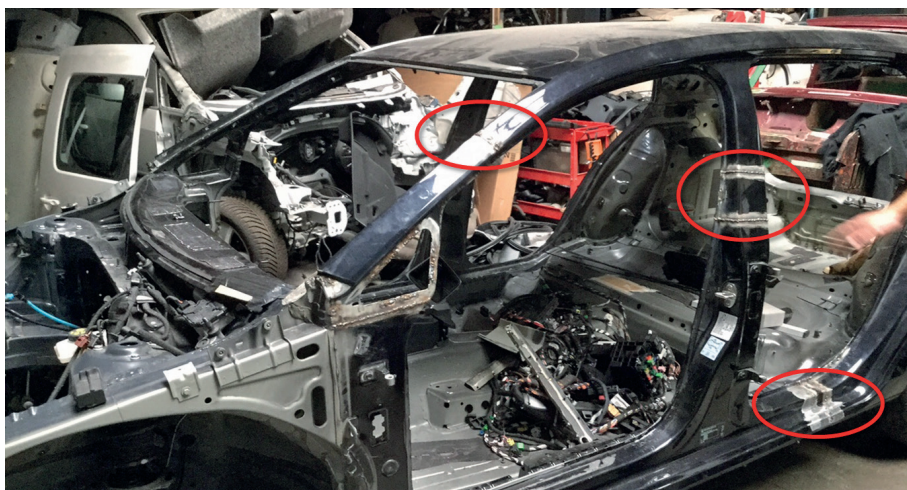
Officier van justitie: ‘Tijdens de zoeking wordt op de bovenste verdieping op verdeckte wijze een hennepkwekerij aangetroffen waar 1.177 planten worden geteld. Het wederrechtelijk voordeel van deze kwekerij bedraagt ruim 250.000 euro.’

Ondanks het feit dat de rol van intimidatie en geweld door de dadergroepen op een uitzondering na klein is, worden er op diverse locaties wel vuurwapens en munitie aangetroffen. Onduidelijk is of deze voor de handel of eigen gebruik zijn.

Een officier van justitie: 'Zo zijn vuurwapens in de vorm van een revolver en schietpen aangetroffen, evenals kogel- en hagelpatronen. Verder zijn er vijftig gram cocaïne, honderd gram amfetamine en een jammer aangetroffen.'

Met de respondenten die betrokken waren bij de cases is ook ingegaan op het al dan niet ondermijnende karakter van strip- en omkatfabrieken. Op een uitzondering na wordt benadrukt dat dit een vorm van ondermijnende criminaliteit is. Ten eerste omdat het vertrouwen in de reguliere autobranche wordt aangetast en de branche wordt benadeeld (oneerlijke concurrentie), ten tweede omdat de verkeersveiligheid in het geding is en ten derde omdat onder- en bovenwereld regelmatig met elkaar verweven zijn. Voorbeelden zijn de 'bonafide' bedrijven die gebruikmaken van gestolen onderdelen tegen een lagere prijs dan normaal, maar ook werknemers van garages of de overheid die hand-en-spandiensten leveren aan dadergroepen. Ten vierde wordt naar voren gebracht dat voertuigcriminaliteit voor de slachtoffers leidt tot ongemak en schade, verzekeringsmaatschappijen die moeten uitkeren en hogere kosten verzekeringspremies. Verzekeraars kunnen zich in een strafrechtelijke procedure overigens niet voegen als benadeelde partij om langs deze weg de schade te verhalen. Tot slot geven veel respondenten aan dat voertuigcriminaliteit een faciliterend karakter heeft voor het plegen van andere strafbare feiten waar burgers weer last van hebben. Daarbinnen worden strip- en omkatfabrieken door diverse respondenten ook gepositioneerd als faciliterend voor autodiefstal.

Foto 4. Een samengesteld verkeersonveilig voertuig



Een politiemedewerker: 'Ik vind dit absoluut ondermijnend, een zeer ernstig geval van ondermijning zelfs. Dit vind ik ten eerste omdat het maatschappelijk veel impact heeft op het vertrouwen en veiligheidsgevoel van mensen. Als je weet dat je je auto kan kwijtraken, geeft dat onrust. Ook geeft het onrust als je weet dat er niets gebeurt wanneer je melding maakt van een kwijtgeraakte auto. Dat heeft impact. Ik heb mensen huilend aan de telefoon gehad omdat zij op vakantie wilden gaan, maar vlak daarvoor erachter kwamen dat hun camper was gestolen. Twee uur later was de gestolen camper teruggevonden, maar deze was al wel helemaal uit elkaar gehaald. Ten tweede vind ik het ondermijnend omdat je weet dat er zware jongens achter zitten.'

Een officier van justitie: 'Naar mijn idee wordt dit fenomeen heel erg onderschat. Ik heb weinig criminelen meegemaakt die na een delict de fiets of de bus nemen. Het is altijd een voertuig en het liefst een gestolen voertuig.'

Een politiemedewerker: 'Voertuigcriminaliteit is een schakel in het grotere geheel en daarmee een geldgenerator.'

Inval in een loods

In november 2018 doet de politie een inval in een loods, waar de VbV ook bij aanwezig is. Gedurende het onderzoek worden in totaal vier misstanden geconstateerd. De eerste misstand is dat op het buitenterrein verschillende chassis staan waarvan de chassisnummers zijn verminkt of verwijderd. Hetzelfde geldt voor de door de fabrikant aangebrachte unieke identiteitskenmerken op auto-onderdelen. Het doel van het verminken of verwijderen, is dat het chassis en de auto-onderdelen niet meer herleid kunnen worden. Hierdoor kunnen ze verkocht worden aan derden. Ten tweede is in het kantoor van het bedrijf een aantal stempels aangetroffen, waarbij het opvalt dat het niet alleen stempels van het eigen garagebedrijf betreft maar ook van bedrijven uit Duitsland en Canada. Dit soort stempels worden vaak gebruikt om gestolen voertuigen wit te wassen of om facturen vals op te maken.

De derde misstand is dat de situatie in de loods niet conform de Arbowetgeving is. Zo blijkt er geen spuitcabine te zijn, terwijl er wel spuitwerk wordt verricht. Daarnaast zijn de vloeren in de loods besmeurd met olie en zijn de stellages aan elkaar getimmerd zonder te vermelden wat de maximale belasting is. Tot slot is in een later stadium van het onderzoek in de loods nog een taser in de vorm van een zaklamp aangetroffen.

Na grondig onderzoek blijken de aangetroffen auto-onderdelen toe te behoren aan 102 gestolen en vervolgens volledig gestripte voertuigen. De hieruit voortgekomen auto-onderdelen worden gebruikt voor de reparatie van schadevoertuigen of om te verkopen. Van 71 voertuigen is bekend in welke plaats ze voor het laatst zijn gezien en voor het grootste gedeelte, namelijk voor 46 voertuigen, geldt dat dit Amsterdam is. De overige plaatsnamen zijn Amstelveen, Assendelft, De Meern, Den Haag, Deventer, Diemen, Haarlem, Heemstede, Hoofddorp, Hoorn, Leiden, Purmerend, Rotterdam, 's-Gravenhage, Utrecht, Vlaardingen, Zaandam, Zoetermeer en Zwanenburg. Hieruit blijkt dat de dadergroep actief is geweest in een groot gebied. De meeste gestolen auto's

zijn voor het laatst in Amsterdam gezien en dat is ongeveer 20 kilometer van de loods waar ze gestript zijn. Daarnaast is Vlaardingen de meest zuidelijke pleegplaats en gelegen op ongeveer 70 kilometer van de loods, Utrecht de meest oostelijke pleegplaats en gelegen op ongeveer 60 kilometer van de loods, en Hoorn de meest noordelijke pleegplaats en gelegen op ongeveer 55 kilometer.

3.4 De verdachten(groepen) getypeerd

In deze paragraaf gaan we in op de verdachten(groepen) die actief zijn met het strippen en omkatten. Wie zijn het en wat kenmerkt ze is de vraag.

3.4.1 Aantallen, relaties en typering

Zoals eerder aangegeven, worden de auto's bijna altijd door anderen gestolen c.q. bij de 'fabrieken' aangeleverd. Omdat hier niet op gerechercheerd is, blijft meestal onbekend hoe deze groepen zich verhouden tot de personen die actief zijn in de 'fabrieken'.

Uit de casesanalyse komt naar voren dat de strip- en omkatfabrieken gerund worden door kleine samenwerkingsverbanden van twee tot vijf personen waarbinnen de term 'familie' in het algemeen en specifiek de relatie vader-zoon regelmatig naar voren komt. Het betreft bijna uitsluitend mannen tussen de dertig en vijftig jaar. De verdachten die te linken zijn aan de fabrieken hebben regelmatig de Nederlandse etnische achtergrond waarbij soms een link naar woonwagenfamilies gelegd kan worden. Naast de families zijn er ook samenwerkingsverbanden die cultureel zeer divers zijn. Te denken valt aan Nederlanders, Turken, Bulgaren en Afghanen, een Algerijn en Roemeen. Tot slot zijn er ook zakelijke samenwerkingsverbanden tussen eigenaren van (malafide) bedrijven in de automotive. De verdachten die in beeld zijn gekomen, zijn overigens regelmatig 'bekenden van politie en justitie' en dan ook vooral gerelateerd aan voertuigcriminaliteit en soms aan drugsmisdrijven, wapens en geweld.

Een politiemedewerker: 'Ik ben in meer dan de helft van mijn zaken bezig met recidivisten. Ondanks dat zij (meermaals) voor het gerecht hebben moeten komen, blijven ze doorgaan in de voertuigcriminaliteit. Dit heeft naar mijn idee twee redenen. Ten eerste is de pakkans dermate laag en de opbrengsten dermate hoog dat ze het risico voor lief nemen. Ten tweede zijn het ook gewoon vakmensen die wellicht niets anders kunnen.'

Een andere politiemedewerker: 'Wat ik waarneem, is dat als mensen worden veroordeeld ze altijd op dezelfde voet verder gaan nadat ze zijn vrijgekomen. Blijkbaar weegt de strafmaat niet op tegen het voordeel van het strippen en omkatten van voertuigen. Dit is bij vrijwel alle verdachten die ik voorbij heb zien komen het geval.'

In één casus wordt gesproken over de betrokkenheid van de verdachten bij motorclub *No Surrender*. In een andere casus is er sprake van een mobiele bende uit Polen die in een loods auto's demonteren voor een Pools legaal bedrijf.

Een officier van justitie: 'Ze kwamen samen met een Volkswagen Crafter naar Nederland en toen we ze hebben aangehouden, waren ze hier twee weken. Ze hadden van hun baas – een bedrijf in Polen dat in gebruikte auto-onderdelen handelt – de opdracht gekregen om in Nederland drie auto's te demonteren en dan terug te gaan naar Polen.'

3.4.2 ***Kennis, facilitators en middelen***

Binnen de samenwerkingsverbanden zijn kennis en kunde van belang. Natuurlijk is er kennis over voertuigtechniek die overigens verder reikt dan slopen, demonteren, spuiten en lassen. Omdat er steeds meer elektronica in auto's zit, zijn de groepen ook in staat om voertuigsystemen te herprogrammeren of om sleutels te kopiëren.

In de fabrieken is soms ook personeel werkzaam en die worden geworven op competenties zoals 'goed kunnen lassen en spuiten en verstand hebben van auto's'. Het personeel komt soms uit de eigen kring (familie of vrienden) of men gaat een zakelijke samenwerking aan met anderen.

Een medewerker van het VbV: 'Ik vergelijk het fenomeen strippen en omkatten vaak met de drugswereld. In de drugswereld vinden veel ripdeals plaats, er is sprake van concurrentie en ze werken met gevaarlijke stoffen. Dit laatste gebeurt ook bij het strippen en omkatten, maar verder zijn de betrokkenen bij het strippen en omkatten geen vijanden van elkaar. Na een auto gestript te hebben, worden de onderdelen bijvoorbeeld door het hele land verspreid. Zo komt het voor dat de politie-eenheid Oost-Nederland een motorblok aantreft, terwijl de politie-eenheid Zeeland-West-Brabant het plaatwerk vindt. De verschillende groeperingen concurreren niet met elkaar.'

In de dossiers komen we specialisten tegen uit Nederland, maar ook uit Hongarije en Polen. Interculturele samenwerkingsverbanden op basis van expertise komen dan ook regelmatig voor. In een enkel geval is er sprake van arbeidsuitbuiting.

Officier van justitie: 'We hebben in het pand vreemdelingen aangetroffen die in het bedrijf werkten en waarvoor de werkgever geen moeite deed om allerlei zaken zoals de belasting en verzekeringen te regelen.'

Foto 5. Slaapplaats van buitenlands 'fabriekspersoneel'



Binnen iedere groep zitten wel een of twee personen – de hoofdverdachten – die vitaal zijn, want zij bezitten of huren de fabriek, beschikken over specifieke voertuigkennis, hebben de contacten met samenwerkingspartners zoals stellers, afnemers en andere bedrijven of zorgen dat er digitaal verkocht wordt.

Officier van justitie: 'De hoofdverdachte is de vitale schakel, want hij heeft contacten voor een eventuele afzetmarkt. Als deze er niet is, kun je nergens heen met je onderdelen'.

In de cases treffen we ook een aantal facilitators aan variërend van een boekhouder die adviseert over vennootschaps- en belastingconstructies, katvangers, eigen dekmantelbedrijven, garagebedrijven, demontagebedrijven en een tweetal leasebedrijven.

De strip- en omkatfabrieken zijn verder – op een uitzondering na – goed uitgerust met middelen. Het gaat dan om gereedschap, maar ook om bruggen en technische apparatuur.

Een officier van justitie: 'Er was sprake van een samenwerkingsverband dat op aanzienlijke schaal gestolen voertuigen heeft gekocht en ontmanteld, en de onderdelen en wrakken heeft verkocht. Het was een professionele goed geoliede machine. De voertuigen werden binnen dertig uur na diefstal ontmanteld. De goed geoliede machine wordt ook duidelijk als het gaat om de grootschaligheid van het witwassen en de aanwezigheid van veel specialistisch gereedschap.'

4. De aanpak van strip- en omkatfabrieken

In dit hoofdstuk wordt teruggekeken en gereflecteerd op de aanpak in de twintig cases: de evaluatie van de strafrechtelijke onderzoeken. Daarnaast wordt er op basis van leerervaringen in de opsporingsonderzoeken en aanvullende interviews ook vooruitgekeken naar de eventuele kansen voor toekomstige aanpak. We besluiten dit hoofdstuk met een oproep met betrekking tot de aanpak.

4.1 Terugkijken op de aanpak in de opsporingsonderzoeken

Op basis van de aanpak in de twintig opsporingsonderzoeken valt een aantal zaken op. Deze zetten we hierna op een rij.

Omvangrijk en noodzakelijke expertise

Verreweg de meeste zaken starten – zoals we eerder al constateerden – toevallig op basis van een tip van een burger, een bebakend gestolen voertuig⁵⁰ dat ergens naar binnen rijdt of een oplettende politiefunctionaris. In de meeste cases worden politie en justitie dan ook overvallen door de omvangrijkheid van de aantallen aangetroffen auto's en auto-onderdelen in de fabrieken. In relatief veel van deze cases start er dan een zoektocht naar expertise om te komen tot een strafrechtelijke aanpak. Het LIV, RDW, PAT en VbV blijken de belangrijkste partners te zijn om te adviseren dan wel te ondersteunen in de aanpak.

Officier van justitie: 'Wat nieuw was voor mij, was de betrokkenheid van het VbV. Ik vond het eerst vreemd dat een private partij betrokken werd in een strafrechtelijk onderzoek. Echter, ze hebben voor een groot deel de link kunnen leggen tussen wat we hebben gevonden en wat er is gestolen. Daar ben ik erg tevreden over.'

In een klein aantal cases staat een integrale controle aan de basis van het ontdekken van een 'strip- en omkatfabriek' en in één casus is er op basis van beschikbare informatie integraal gerechercheerd en komt het team met een gerichte inval in een fabriek. Zowel bij een integrale controle als bij het integraal rechercheren wordt er vanaf de start gebruikgemaakt van de expertise van diverse partijen. Te denken valt aan het LIV, PAT, VbV, de RDW, gemeente, douane en Belastingdienst.

50 Zie ook de box 'Convenant bebakening Verdachte Gestolen Voertuigen' in paragraaf 3.1.1.

Omvangrijk maar toch klein

Het tweede dat opvalt, is dat de opsporingsonderzoeken zich bijna zonder uitzondering richten op de vraag in hoeverre de voertuigen of onderdelen van diefstal afkomstig zijn om daarmee de verdachten c.q. huurders of eigenaren van de fabriek voor de rechter te kunnen brengen. Dit in beeld brengen van voertuigen en onderdelen is een specialistische taak die door het VbV of door het LIV en PAT wordt uitgevoerd. Ondanks de omvangrijkheid van dat deel van het onderzoek (dit duurt soms maanden) worden de onderzoeken verder 'klein' gehouden. Er wordt – en dit is geen kritiek omdat daar meestal weinig of geen aanknopingspunten voor zijn – nagenoeg nooit doorgerechercheerd op de personen of groepen die zich bezighouden met de diefstal van de voertuigen.

De strafbare feiten die aan de verdachten worden toebedeeld, zijn dan ook meestal (gewoonte)witwassen⁵¹ en (gewoonte)heling⁵². Het gaat in veel zaken om het strippen en omkatten van grote aantallen gestolen auto's en honderden tot soms over de duizend onderdelen, met zeer hoge financiële schade voor de slachtoffers. Soms wordt verdachten ook diefstal van voertuigen en onderdelen ten laste gelegd.

Een officier van justitie: 'De insteek was om de verdachte te berechten vanwege witwassen. Dat is het makkelijkst aantoonbaar en het levert de maximale straf op. Dat kan zeker in een mooie beslagzaak als deze met 347 onderdelen die van diefstal afkomstig waren en terug te herleiden waren naar veertig verschillende voertuigen. De financiële schade die de burgers hebben opgelopen, gaan we laten aansluiten bij de dagwaarde van de auto's en dit komt neer op anderhalf miljoen euro.'

Aanvullend worden er ook regelmatig goederen, gereedschap en loodsens verbeurd verklaard en incidenteel wordt een beroepsverbod geëist en opgelegd. Dat heeft in de optiek van diverse respondenten vaak meer effect dan een sanctie. Tot slot wordt soms ook de administratie van het (dekmantel)bedrijf onder de loep genomen. Het gaat dan om de financiële administratie maar ook om het al dan niet bijhouden van het opkopersregister. Bedrijven zijn namelijk verplicht om de aangekochte tweedehands goederen te registreren.

Regelmatig – zo blijkt uit de cases en gesprekken met officieren van justitie – worden verdachten voorgeleid en worden taakstraffen, (on)voorwaardelijk vrijheidsstraffen en beroepsverboden opgelegd en wordt op goederen beslag gelegd.

51 Bij gewoontewitwassen gaat het om het herhalen van opzetwitwassen. Hier doet zich dus de situatie voor dat iemand meerdere malen witwast terwijl hij wist dat het om illegaal verkregen geld ging. Er moet in dat geval wel een verband zijn tussen de verschillende feiten; het enkel herhalen is op zichzelf niet voldoende.

52 Onder gewoonteheling wordt verstaan het een gewoonte maken van het verwerven, overdragen en voorhanden hebben van een goed dat door een misdrijf is verkregen. Het kan dan gaan om een door diefstal, verduistering, oplichting enzovoort verkregen goed. Bij een gewoonte gaat het dan om het frequent plegen van dat opzetheling.

Tijdens *mysteryguest*-bezoeken – zie de box hierna – brachten we in beeld wat de effecten van de aanpak zijn geweest in acht cases die wij in dit onderzoek hebben betrokken.

***Mysteryguest*-bezoeken**

In mei 2021 zijn acht locaties bezocht omdat de ondernemingen die op deze locaties waren of zijn gevestigd tussen 2017 en 2020 onderdeel waren van een opsporingsonderzoek naar het fenomeen 'strip- en omkatfabrieken'. De *mysteryguest*-bezoeken zijn bedoeld om te achterhalen hoeveel van de acht ondernemingen hun bedrijfsvoering hebben voortgezet (al dan niet op een andere locatie) of zijn gestopt. Voor vijf van de acht ondernemingen geldt dat de bedrijfsvoering is voortgezet, waarvan vier ondernemingen dit op dezelfde locatie hebben gedaan. De eigenaar van de vijfde onderneming is elders in dezelfde stad met een vriend een soortgelijke onderneming gestart. Voor drie van de vijf ondernemingen geldt dat zij op bedrijventerreinen gevestigd zijn die worden gekenmerkt door een groot aantal automotieve-gerelateerde ondernemingen. Twee van de drie bedrijventerreinen zijn erg rommelig en onverzorgd, onder meer omdat er op straat veel autowrakken liggen. Daarnaast lopen er verschillende mensen rond die de onderzoekers gedurende hun aanwezigheid in de gaten houden. Aan de eigenaren en/of medewerkers van de twee ondernemingen is gevraagd naar een nieuwe auto en een onderdeel. Voor de twee ondernemingen geldt dat de gesproken eigenaren en/of medewerkers weinig moeite deden om iets te verkopen. In beide gevallen werden de onderzoekers doorverwezen naar een andere locatie. Bij de derde onderneming die ook op een bedrijventerrein is gevestigd, geldt dat er aan de voorkant, zijkant en achterkant van het gebouw camera's hangen. In een gesprek met een medewerker van de ernaast gelegen onderneming, wordt door hem benoemd dat hij weleens van klanten heeft gehoord dat het een 'vage onderneming' is. Omdat de onderneming gesloten is, willen de onderzoekers weer vertrekken. Echter, op het moment dat de onderzoekers vertrekken, stapt er voor de ingang van de onderneming een jongeman uit zijn auto. Hij geeft aan een kabel op te moeten halen voor zijn Audi A3. Hij komt uit Woerden, haalt het kabeltje op bij de onderneming die ruim 100 kilometer verderop ligt, en moet vervolgens door naar Amsterdam wat ruim 130 kilometer verderop ligt. Hij kent deze onderneming via via. Volgens hem is het een netwerk waarin verschillende eigenaren elkaar kennen. Hij belt de eigenaar op en die geeft aan dat zijn vrouw over 5 minuten aanwezig zal zijn. Als zijn vrouw arriveert, haalt ze het kabeltje. Hij rekent de 149 euro cash af (betaalt 150 euro) en krijgt ook geen factuur. De onderzoekers gaan daarna met de vrouw naar binnen, omdat ze op zoek zijn naar een leuke tweedehands auto. Waar de voorraad van de onderneming is, is onduidelijk want in de ruimte voor de loods zijn alleen twee kantoren. In de loods zien we een speedboot en tien relatief nieuwe en zeer dure auto's. Contacten gaan op afspraak en de auto's worden uit Duitsland gehaald, zo wordt de onderzoekers door de vrouw verteld. Al met al geldt dus voor een deel van de bezochte ondernemingen dat het deel uitmaken van een opsporingsonderzoek er niet voor heeft gezorgd dat zij zijn gestopt. Integendeel, uit een aantal recente reviews op het internet blijken er nog steeds dubieuze of oneigenlijke praktijken voor te komen. Een voorbeeld van zo'n review is: Dit is gewoon een pure

oplichter. Hij verkoopt dikke schadeauto's die zijn opgeknapt en vertelt er vervolgens niet bij dat het een schadeauto is geweest terwijl hier drie keer naar is gevraagd. Ik neem als voorbeeld de Volkswagen Tiguan Allspace uit 2019 die hij nu heeft staan. Tik het chassisnummer in op Google en je zult het met je eigen ogen zien.

Voor de zesde onderneming geldt dat het wel op dezelfde locatie is gevestigd, maar dat het nog in een rechtszaak is verwikkeld. Vanwege deze reden gaf de eigenaar ter plaatse aan geen onderdelen te hebben. Op de vraag of hij een tip had waar de onderzoekers alsnog het gewenste onderdeel konden vinden, refereerde de eigenaar naar de website van de Onderdelenlijn. Door deze situatie is het nog onduidelijk of de onderneming de bedrijfsvoering gaat voortzetten in de toekomst. Voor de laatste twee ondernemingen geldt dat zij niet meer op de betreffende locatie zijn gevestigd. De onderzoekers hebben zowel tijdens het *mysteryguest*-bezoek als middels een open bronnen onderzoek niet kunnen achterhalen of de bedrijfsvoering zich elders heeft voortgezet.

Aanpak is erg mono strafrechtelijk

Op de enkele cases die starten via een integrale controle na worden nagenoeg alle cases mono strafrechtelijk aangevlogen. De cases eindigen in de rechtbank (of zijn daarnaartoe onderweg) en andere organisaties – denk aan de gemeente, brancheorganisatie of Belastingdienst – worden in de afdoening (civiel of bestuurlijk) nauwelijks in stelling gebracht. In de volgende paragraaf komen we hierop terug (kansen voor de aanpak) waarbij we opmerken dat verzekeraars zich overigens in een strafrechtelijke procedure niet kunnen voegen als benadeelde partij om langs deze weg de schade te verhalen.

4.2 Leerervaringen en kansen voor toekomstige aanpak

Op basis van de analyse van de twintig opsporingsonderzoeken en de aanvullende interviews zijn er ook leerervaringen en kansen voor toekomstige aanpak op te tekenen. Deze zetten we hierna op een rij.

1. Frame het onderwerp voertuigcriminaliteit nadrukkelijker

Het onderwerp voertuigcriminaliteit in het algemeen en strip- en omkatfabrieken in het bijzonder krijgen in de optiek van veel respondenten niet de aandacht die ze verdienen. Het is ondermijnende en faciliterende criminaliteit. Gestolen en omgekate auto's 'rijden' namelijk door nagenoeg alle zware criminaliteitsdossiers: van de moord op Peter R. de Vries tot overvallen en terroristische aanslagen.

Een officier van justitie: 'We moeten meer te weten komen over dit fenomeen. Ik vergelijk het vaak met de productie van synthetische drugs. In Nederland zijn twintig ketelbouwers die alles voor iedereen faciliteren. We zouden dit ook in beeld moeten hebben voor strip- en omkatfabrieken. Er zijn verschillende onderzoeken gedraaid op dit thema en er wordt altijd veel aangetroffen. Het is echt bedrijfsmatig wat er gebeurt. Als er zicht is op die fabrieken kan er gekeken worden naar het stroomgebied van de

gestolen auto's die worden aangetroffen. Dan krijg je pas zicht op het geheel en kun je het gaan bestrijden door prioriteiten te gaan benoemen in je keuzemodel.'

2. Kansen voor de politie

Het aantal voertuigspecialisten binnen de politie is in de loop der jaren steeds kleiner geworden en inmiddels verwaarloosbaar. Criminelen daarentegen maken nagenoeg altijd gebruik van voertuigen (veelal gehuurd of van diefstal afkomstig). Dit verdient een specialisme en daarnaast aandacht voor het onderwerp binnen politieopleidingen. Forensisch zijn er ook kansen want in moderne voertuigen zitten simkaarten met daarop een schat aan informatie. Informatie waar in de optiek van respondenten nu nog te weinig mee wordt gedaan door de forensische opsporing.

Respondenten wijzen op het gemis van een landelijke informatiepositie op het gebied van voertuigen. Vanuit de Landelijke Eenheid zou het goed zijn om een intelcel voer- en vaartuigcriminaliteit op te zetten, waarbinnen politie-informatie en informatie van de RDW – via het LIV – bij elkaar worden gebracht. Dergelijke informatie kan gebruikt worden voor trends en ontwikkelingen maar het kan ook een rol spelen in de (integrale) aanpak. Voor de aanpak zou er gewerkt moeten worden met een blauwdruk waarin alle relevante kennis over de aanpak en de relevante partijen bij elkaar worden gebracht.

3. Terugkeer van de landelijke officier van justitie voertuigcriminaliteit

Door het ontbreken van deze functie – die er in het verleden wel was – is het lastig om het thema voertuigcriminaliteit blijvend de aandacht te geven die het gezien de impact en invloed verdient. Ook moeten officieren van justitie in de arrondissementen telkens weer op zoek naar expertise op het moment dat ze bij een automotivezaak betrokken worden. Het bundelen van de kennis en het ontsluiten van het professional netwerk ligt voor de hand. 'Wie moet ik betrekken?', 'Hoe zit het met een beslaglegging?' en 'Welke buitenstrafrechtelijke mogelijkheden heb ik in de aanpak?' zijn vragen die centraal zouden moeten worden opgepakt om de operatie in het land te ondersteunen. Opsporingsteams kunnen dan meer planmatig gaan werken bij het onderzoek naar strip- en omkatfabrieken.

Er zijn ook respondenten die pleiten voor een landelijk team automotive met capaciteit en kennis. Het gaat dan om vaste officieren, voertuigspecialisten en op het thema ervaren rechercheurs.

Officier van justitie: 'Er moet een goed plan liggen voor zowel de voor- als achterkant. Tevens moet je kunnen herleiden dat onderdelen afkomstig zijn van gestolen voertuigen, anders heb je een onderzoeksprobleem. Het is wel een ethisch vraagstuk wat je doet als je op iets groters stuit want bij elke gestolen auto hoort een benadeelde en ik ben van mening dat je ook naar het slachtofferperspectief moet kijken.'

4. *Betrek expertise van 'binnen en buiten'*

Iedereen is het erover eens dat expertise op het gebied van voertuigcriminaliteit en capaciteit van deskundigen in het kader van uit te voeren opsporingsonderzoeken en het rond krijgen van de bewijslast zeer waardevol c.q. noodzakelijk is. Het gaat dan om de rol van het LIV, de RDW, het VbV en het PAT, maar ook van de wijkagent die beschikt over lokale kennis.

Over het PAT wordt opgemerkt dat het aantal PAT-ters in de loop der jaren steeds kleiner is geworden en er inmiddels bijna sprake is van een uitstervend ras. Over de rol van het VbV – als strafrechtelijk bewaarder en voertuigonderzoeker – wordt opgemerkt dat men daar over het algemeen zeer tevreden over is. Sommige officieren van justitie vragen zich overigens wel af of op alle voertuigen c.q. onderdelen onderzoek moet worden uitgevoerd om na te gaan of deze van diefstal afkomstig zijn of dat een steekproef ook volstaat om een zaak te hebben, een korte klap te kunnen uitdelen en het bedrijfsproces van de fabriek te verstoren. Deze kritische noot wordt gemaakt omdat het de ervaring is – door de omvangrijkheid van de aangetroffen gestolen waar – dat het onderzoek door het VbV vaak maanden duurt. Een aantal officieren pleit er voor om de VbV'ers de status van buitengewoon opsporingsambtenaar (boa domein 1) te geven omdat ze dan ook een proces-verbaal mogen opmaken en dat werkt behoorlijk tijdbesparend. Het VbV heeft overigens een aantal boa's in dienst die onder de vlag van het LIV werken en die in die hoedanigheid de boa-aanwijzing hebben verkregen.

Kink in de kabel

Er is per september 2021 een kink in de kabel gekomen als het gaat om de hiervoor beschreven aanpak. Het VbV Derden zal – vanwege de hoge kosten – stoppen met haar rol als strafrechtelijk bewaarder. Dit heeft geen gevolg voor de lopende rechtszaken, maar het VbV zal in nieuwe zaken niet meer optreden als strafrechtelijk bewaarder en de operationele activiteiten afbouwen. Uiteraard blijft het VbV voor het overige wel ondersteuning bieden in de publiek– private aanpak van voertuigcriminaliteit. In bijlage 4 wordt de veranderende rol van het VbV uitvoerig toegelicht.

5. *De Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit wordt gemist*

Tussen 1997 en 2018 kende ons land Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc) en was er – ook Europees gezien – sprake van een uniek samenwerkingsverband. In deze stichting werkten private en publieke partijen samen met als doel het terugdringen van voertuigcriminaliteit door het bevorderen van samenwerking in de keten. Daartoe richtte de AVc de volgende taken:

- Signaleren: monitoren van ontwikkelingen en deze inzichtelijk maken.
- Agenderen: inzicht verschaffen aan politiek en publiek-private samenwerkingspartners.
- Aanjagen: samen met de publiek-private partners vaststellen welke maatregelen er uitgevoerd kunnen worden, wie dat doet en wat dat oplevert.

- Coördineren: daadwerkelijk uitvoeren van plannen bij en door partners.
- Monitoren: bewaken van de voortgang.

De partijen binnen AVc waren aan de publieke kant: RDW, Openbaar Ministerie, de Nationale Politie, Ministerie van Veiligheid en Justitie en Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. Aan de private kant betrof het: Verbond van Verzekeraars, BOVAG, RAI-vereniging, ANWB, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Auto Recycling Nederland (ARN).

Diverse respondenten hebben aangegeven dat met het stopzetten van het AVc de samenwerking ook echt minder is geworden en het onderwerp voertuigcriminaliteit ook minder goed op de landelijke kaart staat. Het is in de optiek van diverse respondenten dan ook goed om de publiek-private samenwerking nieuw leven in te blazen. Dit is des te meer van belang omdat het VbV onlangs gestopt is met een deel van haar activiteiten. Er zullen dus nieuwe plannen bedacht moeten worden.

6. Gebruik de mogelijkheden van andere organisaties in de aanpak

Eerder werd geconstateerd dat de onderzochte cases erg mono strafrechtelijk worden aangepakt. Diverse respondenten wijzen erop dat de kracht van andere organisaties in de aanpak nu nauwelijks wordt benut. Te denken valt aan het intrekken van de verleende erkenning door de RDW of BOVAG als blijkt dat een bedrijf zich malafide gedraagt. Ook de inzet van de gemeente – controle en eventueel bestuursrechtelijk sluiten – of de Belastingdienst worden in dit kader genoemd. Een aantal respondenten constateert wel – en daar is men zeer tevreden over – dat het aantal integrale controles op bedrijventerreinen in het kader van de aanpak van ondermijning aan het toenemen is. Tijdens dergelijke controles zitten er ook altijd wel een aantal automotivebedrijven bij.

Een officier van justitie: 'Als je in Maastricht vijftig gram hasj in huis hebt liggen, dan gaat je huis gewoon dicht. Dat is bij dit fenomeen niet het geval. Het straf- en bestuursrecht kunnen elkaar goed aanvullen. Zo kan de gemeente een rol krijgen voor wat betreft milieuovertredingen in de "fabriek". Deze werkwijze passen we in veel settings toe, zoals de horeca, maar in de automotive nog niet.'

Een andere officier: 'Achteraf had ik op bestuurlijke sluiting moeten gaan zitten, want nu is het een strafzaak die al drie jaar duurt. Ook hadden we iets kunnen en moeten doen met vergunningen.'

Officier van justitie: 'De effectiviteit van de opsporing is dusdanig dat ze er niet mee gaan stoppen. Het zijn echter criminele activiteiten die echt niet kunnen. Daarom ben ik blij dat sommige bedrijventerreinen als handhavingssknelpunt worden benoemd waardoor er integraal gecontroleerd en aangepakt wordt.'

We kwamen in de casesanalyse één interessante werkwijze tegen die ‘integraal rechercheren’ is genoemd. Op basis van informatie over gestolen voertuigen die naar een specifieke locatie gaan en informatie van het Team Criminele Inlichtingen (TCI) met betrekking tot een fabriek is er gezamenlijk met andere publieke en private partijen een integraal plan gemaakt waarbij ook aan de voorkant is afgesproken welke rol de diverse partijen gaan spelen en welke instrumenten (bestuurlijk, strafrechtelijk) er worden ingezet.

Een politiefunctionaris: ‘Wat ik ook echt nog wil benadrukken, is dat de manier waarop een integrale controle wordt gebruikt van cruciaal belang is voor het eindresultaat. Ik hoor veel voorbeelden van integrale controles die worden uitgevoerd zonder dat er vooraf duidelijk is wat er mogelijk aangetroffen kan worden en wat dan het plan van aanpak is. Dat resulteert vaak in paniek, omdat ze niet weten wat ze er dan uiteindelijk mee aan moeten. De kracht van integrale controles is dat je moet vastleggen wat je in eerste instantie ziet, dan trek je je terug en maak je een plan van aanpak. Met andere woorden moet je informatiegestuurd gaan werken, terwijl het nu heel vaak ad hoc gebeurt. De kunst is dat wanneer je ergens binnenloopt, dat je professioneel en kundig genoeg bent om de juiste stappen te zetten. Je moet constateren wat je ziet, daarvan een mutatie opmaken en vervolgens een plan van aanpak. Soms is het zaak dat je direct gaat rennen, maar soms is het ook goed om te stoppen. Bij de politie zijn het doeners en dus willen zij graag direct rennen, maar soms moeten ze even nadenken en niet direct handelen.’

7. Als het kan opschalen

Het zou in de optiek van diverse respondenten goed zijn om – vaker dan nu het geval is – bij de ontdekking van een strip- en omkatfabriek dit projectmatig aan te pakken. Dit kan door door te rechercheren of er een RIEC-casus van te maken. Dit type fabrieken is namelijk faciliterend voor de georganiseerde misdaad. Het gaat om grote aantallen autodiefstallen en dito dadergroepen aan de ene kant en met de voertuigen worden vervolgens andere zware vormen van criminaliteit gepleegd.

8. Afschaffen BPM, veiligheidskeuring RDW en blokkeren VIN na total loss

Vanuit de gesprekken worden er ook een aantal voorzieningen en werkwijzen kritisch beschouwd. Dat anders inrichten zou remmend kunnen werken op het fenomeen strip- en omkatfabrieken. We zetten er drie op een rij:

- Indien de bpm – belasting op een voertuig – wordt afgeschaft, is het de verwachting dat de import van jonge schadeauto's vanuit het buitenland naar Nederland afneemt. Er komen dan niet alleen minder schadeauto's naar Nederland maar er zijn dan ook minder (van diefstal afkomstige) onderdelen nodig.

- De RDW zou weer veiligheidskeuringen moeten gaan uitvoeren op voertuigen waar een kenteken voor wordt aangevraagd ook als daar geen WOK-melding⁵³ aan gekoppeld is. Dit is de manier om omgekatte en verkeersonveiligheid voertuigen van de weg te houden.
- Verzekeraars zouden op Europees niveau moeten organiseren dat bij het total loss verklaren van een voertuig het VIN van het betreffende voertuig nooit meer gebruikt kan worden. Dit frustreert het omkatten van voertuigen en zal de vraag naar onderdelen (waaronder gestolen) doen afnemen.

9. Voorlichting aan pandeigenaren

Panden c.q. loodsen waar strip- en omkatfabrieken in gevestigd zijn, worden regelmatig gehuurd van pandeigenaren. Pandeigenaren wijzen op de risico's maar ook op de mogelijkheden om potentiële huurders te screenen, is dan van belang. Inmiddels is daarvoor het nodige instrumentarium bij elkaar gebracht⁵⁴.

10. Faciliteer de bonafide ondernemer

Vanuit de opsporingspraktijk is bekend dat onderdelen – ook die van diefstal afkomstig zijn – zowel in een malafide als bonafide circuit circuleren. In het kader van tegenhouden, is het van belang dat een bonafide ondernemer een loket heeft waar hij kan checken of de door hem aangeschafte (tweedehands) onderdelen in orde zijn.

Ter afsluiting van deze paragraaf over de aanpak laten we een officier van justitie aan het woord:

'Er is 0,0 prioriteit voor dit fenomeen, terwijl het een miljoenenbranche is waar de georganiseerde criminaliteit van profiteert en faciliteert. Het wordt echter niet als een probleem gezien en ervaren, omdat er geen boze burgers en burgemeesters zijn. Ik hoop dat dit onderzoek dit gaat veranderen. Blijkbaar vinden we het acceptabel dat grote aantallen auto's van identiteit veranderen met alle gevolgen van dien en dat verzekeraars met enorm veel schade zitten. Vinden we dit niet acceptabel, dan moet er iets veranderen.'

4.3 Het is 5 voor 12 voor de aanpak

Ondanks alle goede initiatieven en ideeën die in dit hoofdstuk zijn beschreven, valt tussen de regels door te lezen dat het 5 voor 12 is als het gaat om de aanpak van voertuigcriminaliteit in het algemeen en de aanpak van strip- en omkatfabrieken in het bijzonder. Het ontbreekt in de aanpak aan urgentie, capaciteit, kwaliteit en centrale

53 WOK staat voor 'Wacht Op Keuren'. Een auto met een WOK-status wacht dus op keuring. Dit betekent in feite dat de auto op dat moment niet apk goedgekeurd is. Een WOK melding geeft niet aan dat een voertuig per se schade heeft gehad. Een voertuig kan ook een WOK-status hebben als bijvoorbeeld de ramen te donker geblindeerd zijn of indien het voertuig te veel geluid maakt enzovoort.

54 Zie hiervoor bijvoorbeeld de website van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (zoekterm: verhuur veilig).

regie. Het afbouwen van activiteiten door het VbV sinds september 2021 maakt waarschijnlijk dat er – bij ongewijzigd beleid – misschien nog wel strafrechtelijke onderzoeken uitgevoerd zullen worden, maar dat de opvolging lastiger wordt. Het VbV nam namelijk regelmatig ook allerlei kosten voor haar rekening. Er ligt een bom onder de aanpak en dat terwijl er door nagenoeg ieder zware criminaliteitszaak – van moord en terrorisme tot overvallen en plofkraken – gestolen en/of omgekatte voertuigen door de dossiers rijden.

5. De balans opgemaakt

In dit laatste hoofdstuk – dat te lezen is als een samenvatting van het onderzoek – maken we de balans op van een onderzoek naar strip- en omkatfabrieken. Dit zijn fabrieken waar auto's die in georganiseerd verband zijn gestolen in een paar uur tijd veranderen in losse onderdelen of van identiteit waarna de onderdelen of de auto's vervolgens weer in de 'bovenwereld' terechtkomen. Over de 'fabrieken' waar dit plaatsvindt, de werkwijze, de dadergroepen die zich hiermee bezighouden en de impact is tot op heden – (inter)nationaal – weinig bekend. Dit terwijl er in de optiek van politie en justitie sprake lijkt te zijn van 'fabrieken' die ondermijnende ernstige criminaliteit faciliteren. Het onderzoek is uitgevoerd binnen het onderzoeksprogramma 'Mobiel Banditisme' van het Programma Politie & Wetenschap.

Aanleiding, vraagstelling en methoden

Het Openbaar Ministerie constateerde de afgelopen jaren in strafrechtelijke onderzoeken dat bedrijven fabrieksmatig en zeer professioneel in een paar uur tijd gestolen auto's een nieuwe identiteit gaven (omkatten) dan wel stripten voor de onderdelen. In beide gevallen faciliteren dergelijke 'fabrieken' de georganiseerde diefstal van voertuigen. Ook constateerde het Openbaar Ministerie dat er te weinig kennis over en urgentie op het onderwerp is. Tegen deze achtergrond werd een fenomeenonderzoek opgezet met de volgende vraagstelling:

'Hoe zit het fenomeen strip- en omkatfabrieken in elkaar als het gaat om werkwijze, dadergroepen, opbrengsten, maatschappelijke schade (ondermijnende effecten), impact voor slachtoffers en raakvlakken met andere vormen van ernstige criminaliteit en wat betekent voorgaande voor strategieën van aanpak?'

Om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden, zijn twintig opsporingsonderzoeken gereconstrueerd. Daarnaast is een deskresearch uitgevoerd, is er gesproken met materiedeskundigen en slachtoffers, is er een aantal *mysteryguest*-bezoeken afgelegd bij mogelijke strip- en omkatfabrieken en zijn we meegegaan met een integrale controle.

Strip- en omkatfabrieken in de literatuur

Uit een analyse van de bestaande literatuur over het fenomeen 'strip- en omkatfabrieken' komt naar voren dat er niet veel over dit fenomeen is geschreven en daarmee is onderhavig onderzoek uniek. Kijkend naar het bredere fenomeen van voertuigcriminaliteit waar de 'fabrieken' deel van uit maken, blijkt dat autodiefstal en diefstal van

onderdelen in de afgelopen vijftientig jaar sterk is afgenomen: van ruim 26.000 gestolen personenauto's in 1995 naar ruim 7.000 in 2020. Tegenover die daling staat dat de mate van georganiseerdheid en professionaliteit van dadergroepen sterk is toegenomen. Dadergroepen – criminele samenwerkingsverbanden met verschillende functies en cellen – komen soms uit Nederland, maar hebben ook vaak een Oost-Europese origine. In dat kader wordt er ook wel gesproken van mobiel banditisme. De populariteit van het type gestolen auto is vraaggestuurd, maar auto's van Duitse afkomst – BMW, Audi, Volkswagen en Mercedes – zijn en blijven populair bij het dievengilde en dus ook bij hun opdrachtgevers.

Gestolen voertuigen faciliteren diverse andere vormen van criminaliteit variërend van plofkraak, overvallen, moorden en terroristische aanslagen. Door heel veel politiedossiers 'rijdt' met andere woorden een voertuig dat van diefstal afkomstig is. Volgens sommige deskundigen is dit niet zo vreemd want nagenoeg alle zware vormen van criminaliteit hebben de volgende overeenkomsten: transport, communicatie, wapens en geld.

Een van de functies binnen de georganiseerde autodiefstal is het strippen en omkatten. De dadergroepen die hiervoor verantwoordelijk zijn, kunnen ofwel enkel en alleen verantwoordelijk zijn voor het strippen en/of omkatten ofwel zij voeren ook andere benodigde functies in de keten van georganiseerde autodiefstal uit, zoals de diefstal. Het strippen en omkatten zorgt voor verwevenheid tussen de boven- en onderwereld, bijvoorbeeld doordat legale garage- en shredderbedrijven worden gebruikt, maar ook omdat onderdelen weer opdruiken in de bovenwereld. Uiteindelijk worden de gestripte onderdelen met name verkocht binnen Nederland, terwijl de omgekatte auto's in trek zijn op de internationale markt.

In de aanpak en het terugdringen van voertuigcriminaliteit is er de afgelopen decennia vooral door publiek-private initiatieven c.q. samenwerking – en de toepassing van techniek – veel succes geboekt. Helaas zijn er de afgelopen jaren ook weer veel samenwerkingsverbanden gestopt, zo laat het onderzoek zien. Het blijft bijzonder – zo constateren onderzoekers – dat ondanks de toegenomen georganiseerdheid van voertuigcriminaliteit en de belangrijke rol die gestolen voertuigen spelen in de georganiseerde (ondermijnende) criminaliteit, dat het opsporen van voertuigcriminaliteit geen hoge landelijke prioriteit heeft. Dit uit zich ook in de teruglopende capaciteit en kennis (specialisme voertuigcriminaliteit) bij onder andere de politie.

Fabrieken in de media

De media-analyse over een periode van zeven jaar leert dat in de pers weinig aandacht is voor strip- en omkatfabrieken. Een analyse op ruim zestig berichten levert echter wel een aantal interessante inzichten op. Allereerst blijken de 'fabrieken' vooral gehuisvest te zijn in loodsen, garagebedrijven en garageboxen. Verder is het opvallend dat 63% van de strip- en omkatfabrieken in kleinere dorpen en soms zelfs gehuchten gelokali-

seerd zijn. Op die locaties vindt de politie alle mogelijke onderdelen van auto's die gestript zijn. Dit varieert van motorblokken en spiegels tot deuren en boordcomputers. Burgers en dan vooral oplettende burgers die een melding doen bij de politie van een vreemde situatie blijken vaak aan het begin te staan van een politieonderzoek. Ook Track-and-Trace techniek – op een gestolen voertuig – is regelmatig de reden dat een 'fabriek' wordt ontdekt. Uit de media-analyse blijkt dat er vooral sprake is van dadergroepen met een gemiddelde leeftijd van veertig jaar. Voor de strip- en omkatfabriek zoeken zij bij voorkeur een locatie buiten hun eigen woonplaats. Tot slot blijkt dat de dadergroepen zich niet alleen bezighouden met voertuigcriminaliteit, want in de fabrieken vindt de politie ook verdovende middelen, vuurwapens en munitie en vervals- te merkkleding.

Slachtoffers aan het woord

Uit de slachtofferervaringen komt naar voren dat de impact van de diefstal van een voertuig dat vervolgens wordt gestript of omgekat groot is. Natuurlijk gaat het om financiële schade die niet altijd geheel door een verzekeraar wordt vergoed. Daarnaast is er ook sprake van het compleet stilliggen van bedrijven vanwege de diefstal van voertuigen of het niet verkoopbaar zijn van voertuigen vanwege onderdelen diefstal. Ook zijn er bedrijven (zzp'ers) die vanwege de diefstal van hun bedrijfsvoertuig (inclusief gereedschap) soms maanden geen inkomsten uit arbeid hebben. Tot slot blijken voertuigen na het omkatten verkeersonveilig te zijn. De koper die denkt een mooie auto gekocht te hebben, is dan dubbel slachtoffer want hij of zij heeft een gestolen auto gekocht die ook nog eens onveilig is.

De start van een opsporingsonderzoek

Uit een selectie van twintig opsporingsonderzoeken die door politie en justitie zijn uitgevoerd in de periode 2013-2019, blijkt ten eerste dat de politie op een viertal manieren – veelal onbewust – op een 'strip- en omkatfabriek' stuit. De politie wordt het vaakst naar een 'strip- en omkatfabriek' geleid doordat een gestolen auto over een bakken of gps tracker beschikt. De andere drie manieren zijn MMA-meldingen en/of informatie van het Team Criminele Inlichtingen die leiden tot een bezoek aan een locatie, een integrale controle op locatie waarbij door overheidspartijen wordt gezocht naar misstanden, en oplettende agenten die in eerste aanleg vanwege andere redenen op locatie zijn maar per toeval stuiten op een 'strip- en omkatfabriek'. Vaak schrikt de politie van de hoeveelheid gestolen auto's, gestripte onderdelen en omgekate auto's in een 'strip- en omkatfabriek'. De aanpak van voertuigencriminaliteit heeft geen hoge prioriteit en er is weinig expertise bij politie en justitie. Omdat het herleiden van auto-onderdelen en het vaststellen dat er sprake is van een omgekat voertuig specialistenwerk is, wordt daarom het onderzoeksteam – veelal bestaande uit een officier van justitie en een relatief klein team met rechercheurs – regelmatig uitgebreid met medewerkers van het LIV, VbV of PAT. In de opsporingsonderzoeken ligt de focus op de eigenaren van en aanwezigen in de 'strip- en omkatfabrieken' en gaat er vanuit ca-

paciteitsoogpunt en het ontbreken van concrete aanwijzingen meestal geen aandacht uit naar de daders van de autodiefstallen.

De locaties en huurders/eigenaren van de fabrieken

De 'strip- en omkatfabrieken' zijn – zo blijkt uit de twintig opsporingsonderzoeken – vaak gevestigd in loodsen c.q. fabriekshallen op afgelegen bedrijventerreinen in kleinere gemeenten. Hierdoor worden vaak geen veiligheidsmaatregelen, zoals camerabewaking, getroffen door de eigenaren c.q. huurders. De locaties hebben regelmatig een publieke functie omdat er legale bedrijven gevestigd zijn die dienen als dekmantel voor de illegale 'strip- en omkatfabriek'. Verder zijn de 'strip- en omkatfabrieken' vaak in eigendom van de latere hoofdverdachte, maar staat het pand op naam van een katvanger (vaak een vrouw) of wordt het verhuurd aan de latere (groep) verdachte(n).

Modus operandi en verdachten

Een conclusie uit de twintig opsporingsonderzoeken is dat de 'strip- en omkatfabrieken' veelal worden gerund door kleine samenwerkingsverbanden van twee tot vijf mannen van dertig tot vijftig jaar oud waarbij de gemene deler familiebanden zijn. Er zijn echter ook samenwerkingsverbanden die cultureel divers van aard zijn. Binnen de samenwerkingsverbanden zijn kennis en kunde over onder andere slopen, demonteren, spuiten en lassen van belang. Het komt voor dat bij afwezigheid van kennis en kunde personen uit binnen- en buitenland worden geworven die wel beschikken over deze ontbrekende competenties. De verdachte(n) maken vaak kortstondig gebruik van de locaties, namelijk hooguit een jaar, terwijl ze zelf een aantal tot tientallen jaren actief zijn in de voertuigcriminaliteit. Dit zorgt er onder andere voor dat verdachten regelmatig bekend zijn bij politie en justitie vanwege veroordelingen voor eerdere vormen van voertuigcriminaliteit, maar ook vanwege andersoortige criminaliteitsvormen zoals drugsmisdrijven, overtredingen van de Wet wapens en munitie of geweldsdelicten. De verhuurders van de 'strip- en omkatfabrieken' zijn of niet al te secuur in de afweging wie de loods huurt en de wijze waarop gehuurd wordt (bijvoorbeeld door het toestaan van contante betalingen), of ze gaan zelf ook niet bonafide te werk. In die zin zijn er soms ook zakelijke samenwerkingsverbanden tussen malafide bedrijven.

Opbrengsten

De omvang van hetgeen in de 'strip- en omkatfabrieken' wordt aangetroffen, is vaak groot aldus de twintig opsporingsonderzoeken. Het gaat vaak om een paar honderd tot duizenden gestripte auto-onderdelen en om tientallen tot ruim honderd omgekatte voertuigen. De hiervoor benodigde voertuigen worden gestolen in Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en Italië en het betreft met name jonge voertuigen van de merken BMW, Volkswagen, Mercedes, Audi, Renault en Porsche. In veel opsporingsonderzoeken zijn de stellers van de voertuigen niet de kopers c.q. strippers/omkatters. De gestolen voertuigen worden door de strippers/omkatters zo snel en grondig mogelijk van hun identiteit ontdaan. De gestripte onderdelen worden zowel fysiek als online (Marktplaats en de onderdelenlijn) in binnen- en buitenland verkocht, gebruikt om schade-

voertuigen op te bouwen en gebruikt om gestolen voertuigen om te katten. Ook de omgekatte voertuigen worden in binnen- en buitenland verkocht. De schadelast waarvoor de (groep) verdachte(n) verantwoordelijk zijn, bedraagt per strafrechtelijk onderzoek één ton tot twee miljoen euro.

Nadere duiding van het fenomeen

Uit de twintig opsporingsonderzoeken komt naar voren dat de criminaliteitsvorm strippen en omkatten van voertuigen connecties heeft met andersoortige criminaliteitsvormen, zoals autodiefstal (en is daarvoor zelfs een facilitator), drugscriminaliteit, illegale bewoning door arbeidsmigranten en plofkraken van geldautomaten. Het fenomeen strippen en omkatten wordt daarom door veel respondenten als ondermijnd gezien. Andere redenen om het te typeren als ondermijnende criminaliteit zijn dat het vertrouwen in de autobranche wordt aangetast en de branche door oneerlijke concurrentie wordt benadeeld, de verkeersveiligheid afneemt, de onder- en bovenwereld regelmatig met elkaar verweven zijn én omdat het tot ongemak en schade (onder andere omdat de verzekeringskosten hoger worden) leidt voor slachtoffers.

Huidige aanpak

Uit de analyse van de opsporingsonderzoeken komt naar voren dat politie en justitie – als ze op een strip- of omkatfabriek stuiten – vaak overvallen worden door de omvang ervan als het gaat om de aantallen van diefstal afkomstige onderdelen en voertuigen. Ook is het zoeken naar de juiste expertise en menskracht om op basis van de ‘vondst’ tot een mooie zaak te komen. De leden van het Permanent Autoteam van de politie (PAT) en het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) van de gezamenlijke verzekeraars blijken belangrijke publieke en private partners te zijn als het gaat om expertise en menskracht in het ontmantelen van een fabriek. Kennis (inhoudelijk en van het specifieke netwerk) wordt ook geleverd door het Landelijke Informatiepunt Voertuigcriminaliteit (LIV) en de Dienst Wegverkeer (RDW). Helaas is het aantal specialisten binnen de politie veel te klein en is het VbV per 1 september 2021 gestopt met het registreren, fotograferen en onderzoeken van onderdelen. Ook valt op dat de onderzoeken wat betreft reikwijdte ‘klein’ gehouden worden, want er wordt – door gebrek aan aanknopingspunten en capaciteit – zelden doorgerechercheerd op de dadergroepen die de voertuigen stelen. Tot slot worden de onderzoeken nagenoeg allemaal mono strafrechtelijk aangevlogen. Andere organisaties – denk aan de gemeente, een brancheorganisatie of de Belastingdienst – worden in de afdoening (civiel of bestuurlijk) nauwelijks in stelling gebracht. Samenvattend is er dus vooral sprake van ‘ad hoc’ onderzoek (brengzaak) en veel minder van planmatig onderzoek (haalzaak) en een integrale aanpak.

Leerervaringen en kansen voor toekomstige aanpak

Leerervaringen en kansen voor aanpak hebben te maken met het nadrukkelijker framen van het onderwerp voertuigcriminaliteit als faciliterend en ondermijnd. Het betreft een fenomeen dat volgens diverse respondenten een te lage prioriteit geniet. Dit

blijkt onder andere uit het langzaam maar zeker verdwijnen van het specialisme voertuigcriminaliteit binnen de politie (in personen en in opleiding). Voor een betere toekomstige aanpak is expertise van binnen en buiten de overheid nodig en zal er veel vaker planmatig en integraal gewerkt moeten gaan worden. Een centrale infocel voertuig- en voertuigcriminaliteit wordt nodig gemist, want in nagenoeg ieder dossier met betrekking tot zware criminaliteit rijdt wel ten minste één voertuig rond (gehuurd of gestolen). Een landelijke officier van justitie voertuigcriminaliteit en een stabiel publiek-privaat overleg zijn een *must* volgens diverse respondenten. Ook is er in ons land maar ook op Europees niveau sprake van kansen als het gaat om het invoeren van een aantal concrete maatregelen om een barrière op te werpen. Tot slot kan er ook meer geïnvesteerd worden in het tegenhouden van strip- en omkatfabrieken door bijvoorbeeld pandeigenaren beschikbare tools te laten gebruiken om malafide huurders van loods en tegen te houden en bonafide garagebedrijven in de gelegenheid te stellen om op een centraal punt te kunnen nagaan of onderdelen van diefstal afkomstig zijn.

Urgentie

We eindigen dit rapport met een noodkreet en die luidt dat het 5 voor 12 is als het gaat om de aanpak van voertuigcriminaliteit in ons land. Ondanks alle goede initiatieven en ideeën die in dit onderzoek naar voren zijn gebracht en beschreven, ontbreekt het in de aanpak aan urgentie, capaciteit, kwaliteit en centrale regie. De terugtrekkende beweging van het VbV sinds september 2021 maakt dat er – bij ongewijzigd beleid – waarschijnlijk nauwelijks nog strafrechtelijke onderzoeken uitgevoerd zullen worden.

Er moet gezamenlijk een nieuwe aanpak (minder capaciteitsintensief) worden uitgedacht en er moet een landelijk draaiboek voor dit soort zaken worden gemaakt; zeker als het integraal moet gebeuren.

Er ligt nu een flinke bom onder de aanpak en dat terwijl er door nagenoeg ieder zware criminaliteitszaak – van moord en terrorisme tot overvallen en plofkraak – gestolen en/of omgekate voertuigen door de dossiers rijden. Voertuigcriminaliteit wordt met andere woorden zwaar onderschat omdat er heel vaak een link is met andere vormen van zware criminaliteit.

RDW, LIV, politie, Openbaar Ministerie en het Verbond van Verzekeraars zouden de publiek-private samenwerking rondom voertuigcriminaliteit (weer) moeten oppakken en intensiveren. De werkwijze binnen de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, een publiek-privaat samenwerkingsverband dat in 2018 opgeheven is, kan daarbij als inspiratie en voorbeeld dienen.

De RDW kan als organisatie die een wettelijk basisregister beheert en daarom zowel met overheidsorganen als branchepartijen goed contact heeft een coördinerende/regisserende rol spelen. Daarnaast participeert de RDW in het LIV en heeft ze ervaring met de publiek-private samenwerking.

Lijst met afkortingen

AVc	stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit
BOA	Buitengewoon Opsporingsambtenaar
BPM	Belasting Personenauto's en Motorrijwielen
FIOD	Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst
HIC	High Impact Crimes
LIV	Landelijk Intelligence- en expertisecentrum Voertuigcriminaliteit
OM	Openbaar Ministerie
OvJ	Officier van Justitie
PAT	Permanent Autoteam
RDW	Dienst Wegverkeer
SUV's	Sport Utility Vehicles
TCI	Team Criminele Inlichtingen
VbV	stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit
VIN	Vehicle Identification Number
VVC	Veelvoorkomende Criminaliteit
WOK	Wacht Op Keuren

Geraadpleegde bronnen

Literatuur

F.J. Blaauw (2016). *Statistiek Voertuigdiefstal 2015*. Hoevelaken: Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit.

F. Boerman, M. Grapendaal, F. Nieuwenhuis & E. Stoffers (2012). *Nationaal dreigingsbeeld 2012. Georganiseerde criminaliteit*. Zoetermeer: KLPD.

F. Boerman, M. Grapendaal, F. Nieuwenhuis & E. Stoffers (2017). *Nationaal dreigingsbeeld 2017. Georganiseerde criminaliteit*. Zoetermeer: KLPD.

G. Bruinsma (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.

G.J.N. Bruinsma & W. Bernasco (2002). 'Dadergroepen en transnationale illegale markten: een nadere precisering aan de hand van sociale netwerken.' *Tijdschrift voor criminologie*, 44(2), 128-140.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2020). *Veiligheidsmonitor 2019*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

R. Clarke & R. Brown (2003) 'International trafficking in stolen vehicles'. In: Tonry (ed.), *Crime and justice: a review of research*, Vol. 30, The University of Chicago Press, Chicago/ London, pag.197-228.

K. Davies, M. Tonkin, R. Bull & J.W. Bond (2012). 'The course of case linkage never did run smooth: A new investigation to tackle the behavioural changes in serial car theft'. *Journal of Investigative Psychology and Offender Profiling*, 9(3), 274-295.

J. van Dijk, J. van Kesteren & P. Smit (2007). *Criminal victimisation in international perspective: key findings from the 2004-2005 ICVS and EU ICS*. The Hague: WODC.

P. van Duyne, S. Donati, A. Harvey Maljevic & K. Von Lampe (red.) (2009). *Crime, money and criminal mobility in Europe*. Nijmegen: Lof legal Publishers.

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

H. Ferwerda, T. van Ham & B. Bremmers (2013). *Georganiseerde voertuigcriminaliteit in Nederland. Een beeld van de omvang, kenmerken, werkwijzen en aanpak anno 2013*. Arnhem: Bureau Beke.

H. Ferwerda, T. van Ham, L. Scholten & D. Jager (2016). *Focus op heling. Een onderzoek naar het functioneren van de helingmarkt, het beleid tegen en de gevolgen van heling*. Arnhem: Bureau Beke.

H. Ferwerda & R. Rijnink (2020). *Panden met een luchtje. Een inventarisatie van aanpakken om verhuur van panden voor criminele doeleinden tegen te gaan*. Arnhem: Bureau Beke.

H. Ferwerda, J. Wolsink & I. van Leiden (2020). *De lading van vuurwapens. Een onderzoek naar de impact van illegale vuurwapens in Nederland*. Politiekunde, nr. 104, Den Haag/Arnhem: Politie en Wetenschap/Bureau Beke.

F. Gant & P. Grabosky (2001) – *The stolen vehicle parts market. Trends & issues in crime and criminal justice*. Australian Institute of Criminology.

B. van Gestel (2017). *Dievenbendes uit Oost-Europa: over de lokale inbedding van mobiele bendes en relaties met landgenoten*. Den Haag: WODC.

P.M. Gounev (2011). *Backdoor traders: illicit entrepreneurs and legitimate markets*. PhD thesis, The London School of Economics and Political Science (LSE).

P. Gounev & T. Bezlov (2008). 'From the economy of deficit to the black-market: car theft and trafficking in Bulgaria'. *Trends in Organized Crime*, 11(4), 410-429.

Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (2021). *Statistiek Voertuigdiefstal januari-juni 2021*. Veendam: LIV.

H. de Miranda & J. van der Mark (2012). *Georganiseerde autodiefstal. Een onderzoek naar het in georganiseerd verband stelen en verhandelen van personenauto's of onderdelen daarvan*. Zoetermeer: KLPD.

D. Siegel (2013). *Mobiel banditisme. Oost- en Centraal-Europese rondtrekkende criminele groepen in Nederland*. Apeldoorn/Utrecht: Politie & Wetenschap / Universiteit Utrecht.

D. Siegel (2014). Mobiel banditisme uit Oost- en Centraal-Europa. *Het Tijdschrift voor de Politie*, 4(5), 29-31.

Websites

www.agentschaptelecom.nl

CBS (2021, 5 maart). Geregistreerde diefstallen; diefstallen en verdachten, regio. Geraadpleegd via: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83651NED/table?fromstatweb>

www.hetccv.nl

www.liv.nl

Bijlage 1 Met dank aan

In dit onderzoek zijn diverse personen ons behulpzaam geweest en daarvoor willen we hen hartelijk bedanken. Ze werkten als respondent mee aan een interview, hebben data voor het onderzoek aangeleverd of die verkend dan wel hebben ons op een andere manier gefaciliteerd in de uitvoering van het onderzoek. In het volgende overzicht geven we weer om wie het gaat en waar ze werken.

Cees-Jan Booijs	Openbaar Ministerie
Ernst Bothof	LIV
Edwin Brander	Politie
Ronald van Eldik	Politie
Paul Engelsman	Stichting VBV
Georges van den Eshof	Openbaar Ministerie
Tjade Feuth	Openbaar Ministerie
Ludy Guest	Openbaar Ministerie
Rolf Hagemeier	Openbaar Ministerie
Fleur Hamers	Politie
Margreet Jansen	Stichting VBV
Boudewijn de Jonge	Openbaar Ministerie
Sarah Josephs	Openbaar Ministerie
John van Leur	Politie
Britta de Lint	Politie
André Loef	Politie
Paul Meinhardt	Openbaar Ministerie
Marie-Louise Miaskowski-Wilms	Politie
Alrik Nettenbreijers	Openbaar Ministerie
Jan Niemeijer	Bureau Het Loo Onderzoek & Advies
Linda van den Oever	Openbaar Ministerie
Marianne van Oosten	Openbaar Ministerie
Peter Piket	Politie
Hans Renkens	Politie
Kees Rommers	Politie
Rens de Ron	Gemeente Gorinchem

Marcel Rongen	Politie
Ferdinand Schellinkhout	Politie
Rob Smitskamp	Stichting VBV
Marjolijn Spoorenberg	BOVAG
Hendrik Steller	RDW
Bert Stroeks	Politie
Pieter Swaak	Openbaar Ministerie
Sjaak Schwarze	Politie
Aidan van Veen	Openbaar Ministerie
Wouter Verkerk	Stichting VBV
Rob van der Vlist	Politie
Carina van Zwol	Openbaar Ministerie
Anoniem	9 slachtoffers
Anoniem	18 medewerkers aan de integrale controle

Bijlage 2 **Analyseformat c.q. itemlijst interviews opsporingsonderzoeken**

Analyseformat strip- en omkatfabrieken

Instantie

Datum interview

Onderzoekers

Respondenten

Bronnen

Zaakgegevens

Naam zaak

Datum feit

Onderzoeksperiode

Officier van Justitie

Korte samenvatting van de zaak

Het onderzoek

Constatering feit

Bron, melding, aangifte, bijvangst

Overwegingen voor de opsporing

Opsporingsteam

Capaciteit, TGO, district, bijzondere opsporingsdienst (BOD)

Interne expertise

Kennis, ervaring met soortgelijke zaken

Betrekken specialismen**Verloop onderzoek**

Startpunt, chronologie, status en uitspraak

De locatie en eigenaar**Typering van de locatie**

Ligging, omvang, veiligheidsmaatregelen

Toegankelijkheid locatie

Voor wie, verkoop of niet

Eigenaar locatie

Wie is de eigenaar en wat is er over hem/haar bekend

Bestendigheid

Hoe lang is men al actief

Modus operandi en routing**Hoe komt men aan de voertuigen****De voertuigen**

Herkomst, typen

Wat is de werkwijze

Strippen/omkatten snelheid

Distributie/handel/verkoop/doelgroep

Wat gebeurt en met de auto's en/of onderdelen, afnemers, op aanvraag, op aanbod

Rol van intimidatie en geweld

Bedreiging, afpersing in de keten

Opbrengsten

Kapitaal, ruilmiddelen, motivatie

Samenhang criminaliteitsvormen

Bv. witwassen, drugshandel, wapens

Ondermijnende karakter

Bv. economisch, maatschappelijk, verwevenheid onder- en bovenwereld, impact op slachtoffers

Reactie op opsporing / aanpak

Bv. aanpassen strategie, opnieuw starten

Verdachten / daders**Aantal verdachten in beeld**

Hoofdverdachten, overige verdachten, fabriek versus stellers

Relatie tussen verdachten

Familie, vrienden, criminele organisatie

Typering verdachten(groep)

Herkomst, criminele carrière, prof/amateur

Structuuropbouw

Schakels en functies, hiërarchie, internationale karakter

Vitale schakels

Personen en positie in de keten

Kennis en middelen**Resultaten en toekomst****Effectiviteit opsporing**

Aspecten waar wel/geen zicht op is gekregen, frustreren handel, kansen voor doorrechereren

Strafzaak en vonnissen

Veroordelingen, bewijslast

Belangrijkste leerervaringen

Bv. kennis fenomeen, (on)mogelijkheden onderzoek, samenwerking

Aandacht voor strip- en omkatfabrieken

Prioritering, capaciteit, ruimte en tijd

Ontwikkelingen fenomeen

Toe- of afname, verschijningsvormen

Kansen voor de aanpak

Effectief, repressief, preventief

Overige

Bijlage 3 De locaties van strip- en omkatfabrieken in de media-analyse

Tabel 1 - Locaties naar inwoneraantal van de plaatsen en het relatieve aandeel tot het aantal inwoners van de gemeenten waartoe de plaatsen behoren

Plaats	Inwoners	Gemeente	Gemeentegrootte	Inwoners	%
Vlodrop	1.925	Roerdalen	Zeer klein	20.574	9
Zwartewaal	1.869	Brielle	Zeer klein	17.271	11
Venhorst	1.723	Boekel	Zeer klein	10.785	16
Obdam	5.910	Koggenland	Zeer klein	22.749	26
Hoogwoud	3.585	Opmeer	Zeer klein	11.836	30
Alphen	4.250	Alphen-Chaam	Zeer klein	10.203	42
Arensgenhout	515	Beekdaelen	Klein	35.938	1
Heijningen	855	Moerdijk	Klein	37.129	2
Andelst	1.681	Overbetuwe	Klein	47.906	4
Koningsbosch	1.520	Echt-Susteren	Klein	31.610	5
Velddriel	1.558	Maasdriel	Klein	25.030	6
Wijnjewoude	2.035	Opsterland	Klein	29.733	7
Volkel	3.389	Uden	Klein	42.119	8
Noordwolde	3.590	Weststellingwerf	Klein	25.914	14
Ammerzoden	3.662	Maasdriel	Klein	25.030	15
Millingen aan de Rijn	5.855	Berg en Dal	Klein	34.992	17
Rheden	7.370	Rheden	Klein	43.761	17
Nistelrode	6.335	Bernheze	Klein	31.240	20
Terheijden	6.260	Drimmelen	Klein	27.272	23
Heeswijk-Dinther	8.489	Bernheze	Klein	31.240	27
Ter Aar	9.408	Nieuwkoop	Klein	28.812	33
Eijsden	9.528	Eijsden-Margraten	Klein	25.768	37
Groesbeek	12.925	Berg en Dal	Klein	34.992	37
Vaassen	12.655	Epe	Klein	33.179	38
Velp	18.302	Rheden	Klein	43.761	42
Nieuwerkerk aan den IJssel	21.795	Zuidplas	Klein	43.885	50

Bodegraven	18.963	Bodegraven-Reeuwijk	Klein	34.872	54
Volendam	22.471	Edam-Volendam	Klein	36.197	62
Beuningen	17.309	Beuningen	Klein	25.890	67
Nijkerk	29.673	Nijkerk	Klein	43.171	69
Goes	28.396	Goes	Klein	38.082	75
Winterswijk	23.571	Winterswijk	Klein	28.854	82
Uden	36.637	Uden	Klein	42.119	87
Waddinxveen	29.291	Waddinxveen	Klein	29.291	100
Mariaheide	1.185	Meierijstad	Vrij groot	81.467	1
Ravenstein	3.070	Oss	Vrij groot	91.915	3
Gouderak	2.595	Krimpenerwaard	Vrij groot	56.319	5
Swalmen	8.716	Roermond	Vrij groot	58.260	15
Sint-Oedenrode	18.250	Meierijstad	Vrij groot	81.467	22
Leerdam	18.670	Vijfheerenlanden	Vrij groot	56.811	33
Geleen	31.697	Sittard-Geleen	Vrij groot	92.430	34
Oss	58.365	Oss	Vrij groot	91.915	63
Hoogeveen	40.115	Hoogeveen	Vrij groot	55.699	72
Drachten	45.459	Smallingerland	Vrij groot	56.150	81
Roosendaal	67.200	Roosendaal	Vrij groot	77.251	87
Heerhugowaard	57.587	Heerhugowaard	Vrij groot	57.587	100
Schiedam	78.732	Schiedam	Vrij groot	78.732	100
Helmond	92.424	Helmond	Vrij groot	92.424	100
Vijfhuizen	2.000	Haarlemmermeer	Groot	156.004	1
Vinkel	2.595	's-Hertogenbosch	Groot	155.112	2
Benthuizen	3.564	Alphen aan den Rijn	Groot	111.897	3
Hazerswoude	5.976	Alphen aan den Rijn	Groot	111.897	5
Wormerveer	11.302	Zaanstad	Groot	156.799	7
Glanerbrug	16.725	Enschede	Groot	159.642	10
Krommenie	17.292	Zaanstad	Groot	156.799	11
Hoofddorp	76.660	Haarlemmermeer	Groot	156.004	49
Zaandam	78.802	Zaanstad	Groot	156.799	50
Emmen	56.560	Emmen	Groot	107.048	53
Apeldoorn	138.140	Apeldoorn	Groot	163.818	84
Nijmegen	166.435	Nijmegen	Groot	177.662	94
Arnhem	161.350	Arnhem	Groot	161.350	100
Eindhoven	234.400	Eindhoven	Groot	234.400	100
Rotterdam	587.792	Rotterdam	Zeer groot	651.164	90

Bijlage 4 **VbV stopt als strafrechtelijk bewaarder**

Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) is een gemeenschappelijk initiatief van alle Nederlandse schadeverzekeraars om criminaliteit in de mobiliteitsketen te bestrijden. Zij heeft als opdracht om de schadelast die verzekeraars, de voertuigbranche, leasemaatschappijen en verhuurbedrijven van voertuigen en andere partijen ervaren, als gevolg van voertuigcriminaliteit, te beperken en de belangen te behartigen van benadeelde eigenaren/houders bij het terugvinden en terugbezorgen van hun ontvreemde voertuigen. Eén van de manieren waarop VbV dit probeert te bereiken, is door politie en justitie te ondersteunen bij het aanpakken van ondermijnende voertuigcriminaliteit.

Publiek -private samenwerking

Om door middel van operationele ondersteuning meer gestolen voertuigen en voertuigonderdelen terug te vinden en de veroorzaakte schade op daders te kunnen verhalen heeft Stichting VbV in 2014 Stichting VbV Derden opgericht.

Stichting VbV Derden werkt daarbij nauw samen met de politie en het Openbaar Ministerie (OM). Een publiek-private samenwerking die ertoe heeft geleid dat de politie en OM vanaf 2014 tot september 2021 in veel gevallen een beroep op VbV Derden hebben kunnen doen voor ondersteuning bij het ontmantelen van malafide autobedrijven/autosloperijen.

Rol als strafrechtelijk bewaarder

In de genoemde periode is Stichting VbV Derden veelvuldig door het OM aangesteld als strafrechtelijk bewaarder. Vanuit deze rol heeft VbV Derden politie en OM ontzorgd door alle aangetroffen voertuigen en -onderdelen in kaart te brengen en te registreren. Het Landelijk Intelligence- en expertisecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV), waar VbV onderdeel van uitmaakt, assisteert hierbij door te controleren of de voertuigen en/of onderdelen van diefstal afkomstig zijn. In haar rol als strafrechtelijk bewaarder heeft VbV Derden na daartoe verkregen machtiging tot vervreemding, daar waar nodig, voertuigen en -onderdelen vernietigd of indien hergebruik mogelijk was verkocht aan bonafide bedrijven.

Arbeidsintensieve taak

Het inventariseren en registreren van de grote hoeveelheid voertuigen en -onderdelen neemt veel tijd en capaciteit in beslag. Daarnaast is het niet altijd mogelijk om deze

taak op locatie uit te voeren, waardoor het noodzakelijk is om alle voertuigen en onderdelen te transporteren naar het adres van VbV Derden.

Vruchtbare samenwerking

De activiteiten van VbV Derden kunnen worden gezien als een succesvolle publiek-private samenwerking in de aanpak van ondermijnende criminaliteit. Er is zeer veel werk verzet en een groot aantal gestolen auto's en auto-onderdelen in beslag genomen door het OM en door VbV Derden verwerkt: in totaal gaat het om circa 225.000 auto's en onderdelen. Met als resultaat belangrijke informatievoorziening, succesvolle vervolging van verdachten door het OM en verbeterde mogelijkheden tot regresvoering voor de verzekeraars.

Noodzaak stopzetten activiteiten VbV Derden

Voor het kunnen verhalen van de schade op de daders heeft VbV Derden een fors aantal rechtszaken moeten voeren. Op dit moment lopen er ook nog diverse rechtszaken waarvan de uitspraken niet bekend zijn. Gezien de lange doorlooptijd van deze dossiers, de hoge kosten van deze vorm van dienstverlening, het ongewisse van gerechtelijke procedures en het ontbreken van financiering vanuit de overheid, ziet VbV zich genoodzaakt om de activiteiten van VbV Derden als strafrechtelijk bewaarder stop te zetten. Dit heeft geen gevolg voor de lopende rechtszaken, maar VbV Derden zal in nieuwe zaken niet meer optreden als strafrechtelijk bewaarder en de operationele activiteiten afbouwen. Uiteraard blijft VbV voor het overige wel ondersteuning bieden in de publiek-private aanpak van voertuigcriminaliteit.

Leden Redactieraad Programma Politie & Wetenschap

Voorzitter	prof. em. dr. ir. J.B. Terpstra Radboud Universiteit Nijmegen
Leden	mr. drs. C. Bangma Politie, Eenheid Midden-Nederland mw. mr. W.M. de Jongste Projectbegeleider Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum Ministerie van Justitie en Veiligheid dr. P.P.H.M. Klerks Raadadviseur Parket-Generaal, Openbaar Ministerie mr. drs. C. Loef Adviseur Gemeente Amsterdam mw. J. Overeem Politie, Eenheid Midden-Nederland prof. em. dr. P. van Reenen Van Reenen-Russel Consultancy b.v. Studie- en Informatiecentrum Mensenrechten (SIM) Universiteit Utrecht mw. drs. M.H.M. van Tankeren Operational auditor/onderzoeker, Politie, Eenheid Den Haag
Secretariaat	Programmabureau Politie & Wetenschap Politieonderwijsraad Koninginnegracht 62 2514 AG Den Haag Postbus 25842 2502 HV Den Haag www.politienwetenschap.nl

Uitgaven in de reeks Politiekunde

1. ***Criminaliteit in de virtuele ruimte***
P. van Amersfoort, L. Smit & M. Rietveld, DSP-groep, Amsterdam/TNO-FEL, Den Haag, 2002
2. ***Cameratoezicht. Goed bekeken?***
I. van Leiden & H.B. Ferwerda, Advies- en Onderzoeksgroep Beke, Arnhem, 2002
3. ***De 10 stappen van Publiek-Private Samenwerking (PPS)***
J.C. Wever, A.A. van Pel & L. Smit, DSP-groep, Amsterdam/TNO-FEL, Den Haag, 2002
4. ***De opbrengst van projecten. Een verkennend onderzoek naar de bijdrage van projecten aan diefstalbestrijding***
C.J.E. In 't Velt, e.a., NPA-Onderzoeksgroep, LSOP, Apeldoorn, 2003
5. ***Cameratoezicht. De menselijke factor***
A. Weitenberg, E. Jansen, I. van Leiden, J. Kerstholt & H.B. Ferwerda, Advies- en Onderzoeksgroep Beke, Arnhem/TNO, Soesterberg, 2003
6. ***Jeugdgroepen in beeld. Stappenplan en randvoorwaarden voor de shortlist-methodiek***
H.B. Ferwerda & A. Kloosterman, Advies- en Onderzoeksgroep Beke & Politie-regio Gelderland-Midden, Arnhem, 2004 (vierde druk 2006)
7. ***Hooligans in beeld. Van informatie naar aanpak***
H.B. Ferwerda & O. Adang, Advies- en Onderzoeksgroep Beke, Arnhem/ Onderzoeksgroep Politieacademie Apeldoorn, 2005
8. ***Richtlijnen auditieve confrontatie***
J.H. Kerstholt, A.G. van Amelsvoort, E.J.M. Jansen & A.P.A. Broeders, TNO Defensie en Veiligheid, Soesterberg/Politieacademie, Apeldoorn/NFI, Den Haag, 2005
9. ***Niet verschenen***
10. ***De opsporingsfunctie binnen de gebiedsgebonden politiezorg***
O. Zoomer, IPIT, Instituut voor maatschappelijke veiligheidsvraagstukken, Universiteit Twente, 2006
11. ***Inzoomen en uitzoomen op Zaandam***
I. van Leiden & H.B. Ferwerda, Advies- en onderzoeksgroep Beke, Arnhem 2006

12. **Aansprakelijkheidsmanagement politie. Beschrijving, analyse en handreiking**
E.R. Muller, J.E.M. Polak, C.J.J.M. Stoker m.m.v. M.L. Diepenhorst & S.H.E. Janssen, COT, Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement, Den Haag/Faculteit der Rechtsgeleerdheid Universiteit Leiden, 2006
13. **Cold cases – een hot issue**
I. van Leiden & H.B. Ferwerda, Advies- en onderzoeksgroep Beke, Arnhem, 2006
14. **Adrenaline en reflectie. Hoe leren politiemensen op de werkplek?**
A. Beerepoot & G. Walraven e.a., DSP-groep BV, Amsterdam/Walraven onderzoek en advies, 2007
15. **Tussen aangifte en zaak. Een referentiekader voor het aangifteproces**
W. Landman, L.A.J. Schoenmakers & F. van der Laan, Twynstra Gudde, adviseurs en managers, Amersfoort, 2007
16. **Baat bij de politie. Een onderzoek naar de opbrengsten voor burgers van het optreden van de politie**
M. Goderie & B. Tierolf, m.m.v. H. Boutellier & F. Dekker, Verwey-Jonker Instituut, Utrecht, 2008
17. **Hoeveel wordt het vandaag? Een studie naar de kans op voetbalgeweld en het veiligheidsbeleid bij voetbalwedstrijden**
E.J. van der Torre, R.F.J. Spaaij & E.D. Cachet, COT, Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement, Den Haag, 2008
18. **Overbelast? De administratieve belasting van politiemensen bij de afhandeling van jeugdzaken**
G. Brummelkamp & M. Linssen, EIM, Zoetermeer, 2008
19. **Geografische daderprofilering. Een inventarisatie van randvoorwaarden en succesfactoren**
G. te Brake & A. Eikelboom, TNO Defensie en Veiligheid, Soesterberg, 2008
20. **Solosurveillance. Kosten en baten**
S.H. Esselink, J. Broekhuizen & F.M.H.M. Driessen, Bureau Driessen, 2009
21. **Onderzoek naar de mogelijke meerwaarde van AWARE voor de politie. Ervaringen met een nieuwe aanpak van belaging door ex-partners**
M.Y. Bruinsma, J. van Haaf, R. Römkens & L. Balogh, IVA Beleidsonderzoek en Advies, i.s.m. INTERVICT/Universiteit van Tilburg, 2008
22. **Gebiedsscan criminaliteit en overlast. Een methodiekb beschrijving**
B. Beke, E. Klein Hofmeijer & P. Versteegh, Bureau Beke, Arnhem, 2008
23. **Informatiemanagement binnen de politie. Van praktijk tot normatief kader**
V. Bekkers, M. Thaens, G. van Straten & P. Siep; m.m.v. A. Dijkshoorn, Center for Public Innovation, Erasmus Universiteit Rotterdam, 2009
24. **Nodale praktijken. Empirisch onderzoek naar het nodale politieconcept**
H.B. Ferwerda, E.J. van der Torre & V. van Bolhuis, Bureau Beke, Arnhem/ COT Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement, Den Haag, 2009

-
25. ***Rellen om te rellen. Een studie naar grootschalige openbare-ordeverstoringen en notoire ordeverstoorers***
I. van Leiden, N. Arts & H.B. Ferwerda, Bureau Beke, Arnhem, 2009
- 26a. ***Verbinden van politie- en veiligheidszorg. Politie en partners over signaleren & adviseren***
W. Landman, P. van Beers & F. van der Laan, Twynstra Gudde, Amersfoort, 2009
- 26b. ***Politiepolitiek. Een empirisch onderzoek naar politieke signalering & advisering***
E.J.A. Bervoets, E.J. van der Torre & J. Dobbelaar m.m.v. N. Koeman, COT Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement, Den Haag, 2009
27. ***De politie aan zet: de aanpak van veelplegers in Deventer***
I. Bakker & M. Krommendijk, IPIT, Enschede, 2009
28. ***Boven de pet? Een onderzoek naar grootschalige ordehandhaving in Nederland***
O.M.J. Adang (redactie), S.E. Bierman, K. Jagernath-Vermeulen, A. Melsen, M.C.J. Nogareda & W.A.J. van Oorschoot, Politieacademie, Apeldoorn, 2009
29. ***Rellen in Ondiep. Ontstaan en afhandeling van grootschalige ordeverstoring in een Utrechtse achterstandswijk***
G.J.M. van den Brink, M.Y. Bruinsma (redactie), L.J. de Graaf, M.J. van Hulst, M.P.C.M. Jochims, M. van de Klomp, S.R.F. Mali, H. Quint, M. Siesling, G.H. Vogel, Politieacademie, Apeldoorn, 2010
30. ***Burgerparticipatie in de opsporing. Een onderzoek naar aard, werkwijzen en opbrengsten***
A. Cornelissens & H. Ferwerda (redactie), met medewerking van I. van Leiden, N. Arts & T. van Ham, Bureau Beke, Arnhem, 2010
31. ***Poortwachters van de politie. Meldkamers in dagelijks perspectief***
J. Kuppens, E.J.A. Bervoets & H. Ferwerda, Bureau Beke, Arnhem & COT, Den Haag, 2010
32. ***Het integriteitsbeleid van de Nederlandse politie: wat er is en wat ertoe doet***
M.H.M. van Tankeren, Onderzoeksgroep Integriteit van Bestuur, Vrije Universiteit Amsterdam, 2010
33. ***Civiele politie op vredesmissie. Uitzendervaringen van Nederlandse politiefunctionarissen***
H. Solle, Universiteit Twente, Enschede, 2010
34. ***Ten strijde tegen overlast. Jongerenoverlast op straat: is de Engelse aanpak geschikt voor Nederland?***
M.L. Koemans, Universiteit Leiden, 2010
35. ***Het districtelijk opsporingsproces; de black box geopend***
R.M. Kouwenhoven, R.J. Morée & P. van Beers, Twynstra Gudde, Amersfoort, 2010

36. ***Balanceren tussen alert maken en onrust voorkomen. Publiekscommunicatie over seriële schokkende incidenten (casestudy Lelystad)***
A.J.E. van Hoek, m.m.v. P.F. van Soomeren, M.D. Abraham & J. de Kleuver, DSP-groep, Amsterdam, 2011
37. ***Sturing van blauw. Een onderzoek naar operationele sturing in de basispolitiezorg***
W. Landman, m.m.v. M. Malipaard, Twynstra Gudde, Amersfoort, 2011
38. ***Onder het oppervlak. Een onderzoek naar ontwikkelingen en (a)select optreden rond preventief fouilleren***
J. Kuppens, B. Bremmers, E. van den Brink, K. Ammerlaan & H.B. Ferwerda, m.m.v. E.J. van der Torre, Bureau Beke, Arnhem/COT, Den Haag, 2011
39. ***Naar eigen inzicht? Een onderzoek naar beoordelingsruimte van en grenzen aan de identiteitscontrole***
J. Kuppens, B. Bremmers, K. Ammerlaan & E. van den Brink, Bureau Beke, Arnhem/COT, Den Haag, 2011
40. ***Toezicht op zedendelinquenten door de politie in samenwerking met de reclasering***
H.G. van de Bunt, N.L. Holvast & J. Plaisier, Erasmus Universiteit, Rotterdam/Impact R&D, Amsterdam, 2012
41. ***Daders over cameratoezicht***
H.G.A. van Schijndel, A. Schreijenberg, G.H.J. Homburg & S. Dekkers, Regio-plan Beleidsonderzoek, Amsterdam, 2012
42. ***Aanspreken op straat. Het werk van de straatcoach in al zijn verschijningsvormen***
L. Loef, K. Schaafsma & N. Hilhorst, DSP-groep, Amsterdam, 2012
43. ***De organisatie van de opsporing van cybercrime door de Nederlandse politie***
N. Struiksmā, C.N.J. de Vey Mestdagh & H.B. Winter, Pro Facto, Groningen/Kees de Vey Mestdagh, Groningen, 2012
44. ***Politie in de netwerksamenleving. De opbrengst van de politieële netwerkfunctie voor de kerntaken opsporing en handhaving openbare orde en de sturing hierop in de gebiedsgebonden politiezorg***
I. Helsloot, J. Groenendaal & E.C. Warners, Crisislab, Renswoude, 2012
45. ***Tegenspraak in de opsporing. Verslag van een onderzoek***
R. Salet & J.B. Terpstra, Radboud Universiteit Nijmegen, 2012
46. ***Tunnelvisie op tunnelvisie? Een verkennend en experimenteel onderzoek naar de besluitvorming door VKL-teams met betrekking tot het onderkennen van tunnelvisie en andere procesaspecten***
I. Helsloot, J. Groenendaal & B. van 't Padje, Crisislab, Renswoude, 2012
47. ***M.-waarde. Een onderzoek naar de bijdrage van Meld Misdaad Anoniem aan de politionele opsporing***
M.C. van Kuik, S. Boes, N. Kop, M. den Hengst-Bruggeling, T. van Ham & H. Ferwerda, Politieacademie, Apeldoorn/Bureau Beke, Arnhem, 2012

-
48. ***Seriebrandstichters. Een verkennend onderzoek naar daderkenmerken en delictpatronen***
Y. Schoenmakers, A. van Wijk & T. van Ham, Bureau Beke, Arnhem, 2012
49. ***Van wie is de straat? Methodiek en lessen voor de politie om ongrijpbare veiligheidsfenomenen grijpbaar te maken – op basis van vijf praktijkcasus***
H. Ferwerda, T. van Ham, B. Bremmers, K. Tijhof & M. Grotens, Bureau Beke, Arnhem, 2013
50. ***Recherchesamenwerking in de Euregio Maas-Rijn. Knooppunten, knelpunten en kansen***
H. Nelen, M. Peters & M. Vanderhallen, Politieacademie, Apeldoorn/ Universiteit Maastricht, 2013
51. ***De operationele politiebriefing onderzocht. Een onderzoek naar de effectiviteit van de operationele politiebriefing***
A. Scholtens, J. Groenendaal & I. Helsloot, Crisislab, Renswoude 2013
- 51a. ***De operationele politiebriefing onderzocht (2). Een actie(vervolg)onderzoek om tot een effectievere politiebriefing te komen***
A. Scholtens, Crisislab, Renswoude 2015
52. ***Sociale media: factor van invloed op onrustsituaties?***
R.H. Johannink, I. Gorissen & N.K. van As, Politieacademie Apeldoorn/ VDMMP, Houten, 2013
53. ***De terugkeer van zedendelinquenten in de wijk***
C.E. Huls & J.G. Brouwer, Politieacademie, Apeldoorn/Rijksuniversiteit Groningen/Centrum voor Openbare Orde en Veiligheid, Groningen, 2013
54. ***Van meld- naar aantoonplicht. Een onderzoek naar een systeem van digitale surveillance***
C. Veen & J.G. Brouwer, Politieacademie, Apeldoorn/Rijksuniversiteit Groningen, 2013
55. ***Heterdaadkracht in twee Haagse pilotgebieden***
B. van Dijk, J.B. Terpstra & P. Hulshof, Politieacademie, Apeldoorn/DSPgroep, Amsterdam, 2013
56. ***Inzet op Maat. Onderzoek naar kenmerken en mogelijkheden van duurzame inzetbaarheid van oudere medewerkers***
H. de Blouw, I.R. Kolkhuis Tanke & C.C. Sprenger, Politieacademie, Apeldoorn, 2013
57. ***Interventies in de opsporing. Impulsen in kwaliteit en effectiviteit van het opsporingsproces***
R.M. Kouwenhoven, R.J. Morée & P. van Beers, Twynstra Gudde, Amersfoort, 2013
58. ***De plaats delict in beeld. Fotografie in de dagelijkse en gesimuleerde praktijk***
G. Vanderveen & J. Roosma, Instituut voor Strafrecht & Criminologie, Universiteit Leiden, 2013

59. ***Jeugdgroepen van toen. Een casusonderzoek naar de leden van drie criminele jeugdgroepen uit het einde van de vorige eeuw***
H. Ferwerda, B. Beke & E. Bervoets, Bureau Beke, Arnhem/Beke Advies, Arnhem/LokaleZaken, Rotterdam, 2013
60. ***Tussen hei en hoofdbureau. Leiderschapsontwikkeling bij de politie***
W. Landman, M. Brussen & F. van der Laan, Twynstra Gudde, Amersfoort, 2013
61. ***Gemeentelijk blauw. Het dagelijks werk van gemeentelijke handhavers in beeld***
E. Bervoets, J. Bik & M. de Groot, LokaleZaken, Rotterdam, 2013
62. ***Excessief geweld op en om de voetbalvelden. Praktijkonderzoek naar omvang, ernst en aanpak van 'voetbalgeweld'***
P. Duijvestijn, B. van Dijk, P. van Egmond, M. de Groot, D. van Sommeren & A. Verwest, DSP-groep, Amsterdam, 2013
63. ***Beeld van gezag bij de politie. Maatschappelijke verbeelding en de impact van gezagsbeelden op burgers***
H. de Mare, B. Mali, M. Bleecke & G. van den Brink, m.m.v. Motivation, Tilburg University, Stichting IVMV, Leiden, 2014
64. ***Informatiegestuurde dienders. Informatiesturing tussen theorie en praktijk***
A. van Sluis, P. Siep, V. Bekkers, m.m.v. M. Thaens & G. Straten, Center for Public Innovation, Erasmus Universiteit, Rotterdam, 2014
65. ***Hard op weg. Onderzoek aanpak verkeersveelplegers***
B. Bieleman, M. Boendermaker, R. Mennes & J. Snippe, Intraval, Groningen/Rotterdam, 2014
66. ***Tussen hulp en hype. De inzet van opsporingsberichtgeving in ontvoeringszaken***
Y.M.M. Schoenmakers, J.V.O.R. Doekhie & J.C. Knotter, Yvette Schoenmakers Onderzoek en advies, Weesp, 2014
67. ***Nachtdienst bij de politie en verkeersveiligheid. Onderzoek naar ervaringen van politieagenten met verkeersonveiligheid in woon-werkverkeer na de nachtdienst***
P. Boekhoorn, BBSO, Nijmegen, 2014
68. ***Buit van woninginbraak. Onderzoek onder inbrekers en helers***
J. Snippe, M. Sijstra, R. Mennes & B. Bieleman, Intraval, Groningen/Rotterdam, 2014
69. ***Privaat blauw. Portiers, evenementbeveiligers en voetbalstewards op risicovolle locaties en tijdens risicovolle momenten***
E. Bervoets & S. Eijgenraam, LokaleZaken, Rotterdam, 2014
70. ***Met grof geschut. Reconstructie van een moordonderzoek binnen de criminele woonwagenwereld***
I. van Leiden, B. Bremmers & H. Ferwerda, Bureau Beke, Arnhem, 2014
71. ***Met fluwelen handschoenen? Politie en de omgang met verwarde personen in Amsterdam***
J. Kuppens, T. Appelman, T. van Ham & A. van Wijk, Bureau Beke, Arnhem, 2015

-
- 72a. ***Vermisten op de kaart. Aard en omvang van langdurige vermissingen***
I. van Leiden & M. Hardeman, Bureau Beke, Arnhem, 2015
73. ***Van intel tot operatie. De impact van veiligheidsanalisten bij de aanpak van misdaad***
M. den Hengst, M. Bruinsma, Y. Schoenmakers, W. Niepce, Bureau Bruinsma, Tilburg, 2015
74. ***De bestuurlijke rapportage. Gezamenlijke inspanning in de aanpak van (georganiseerde) criminaliteit en overlast***
I. Gorissen, m.m.v. R.H. Johannink, PBLQ, Den Haag, 2015
75. ***De aangifte van delicten bij de multichannelstrategie van de politie***
P. Boekhoorn & J. Tolsma, Bureau Boekhoorn/Radboud Universiteit, Nijmegen, 2016
76. ***Die pakken we toch niet op? Afstemming tussen politie en Openbaar Ministerie in zaken van veelvoorkomende aangiftecriminaliteit***
R. Kouwenhoven & L. Kleijer-Kool, Twynstra Gudde, Amersfoort, 2016
77. ***Het real-time informeren van noodhulpeenheden. Een onderzoek naar de RTI-functie om frontlijnpolitiefunctionarissen snel te voorzien van relevante informatie***
A. Scholtens, M. den Hengst & R. Waterreus, CrisisLab, Renswoude/ Politie-academie, Apeldoorn, 2016
78. ***Hoe lang kun je 'schijt hebben'? Dertien desisters uit criminele jeugdgroepen aan het woord***
C.E. Hoogeveen, A.E. van Burik & B.J. de Jong, m.m.v. E.M. Klooster, Bureau Alpha, 's-Hertogenbosch/VanMontfoort, Woerden, 2016
79. ***Onbenutte kansen. Een onderzoek naar het gebruik van restinformatie in de opsporing***
A. van Wijk & L. Scholten, m.m.v. B. Bremmers, Bureau Beke, Arnhem, 2016
80. ***Verbale leugendetectie-wizards***
G. Bogaard & E.H. Meijer, Maastricht University, Maastricht, 2016
81. ***Mensenhandel in de prostitutie opsporen zonder aangifte? Een vervolgonderzoek om de doorzettingsmacht van de politie te verduidelijken***
M. Goderie, m.m.v. R. Kool, Goderie Onderzoek, Klarenbeek, 2016
82. ***De onvindbaren. Op zoek naar voortvluchtige veroordeelden in Nederland***
Y. Schoenmakers, I. de Groot, J. van Zanten, A. van Rooyen & J. Baars, Yvette Schoenmakers onderzoek & advies, Amsterdam, 2017
83. ***Elke dump is een plaats delict. Dumping en lozing van synthetisch drugsafval: verschijningsvormen en politieaanpak***
Y. Schoenmakers, S. Mehlbaum, M. Everartz & C. Poelarends, Yvette Schoenmakers onderzoek & advies, Amsterdam, 2016
- 83A. ***De Intelligence Paradox. Lessen uit de integrale pilot Analyse Synthetische Drugs in Oost-Nederland***
Y. Schoenmakers, S. Mehlbaum, Yvette Schoenmakers onderzoek & advies, Amsterdam, 2019

84. ***Naar handhaafbare noodbevelen en noodverordeningen. Een analyse van het gemeentelijke noodrecht***
A.J. Wierenga, C. Post & J. Koornstra, Rijksuniversiteit Groningen, Centrum voor Openbare Orde en Veiligheid, 2016
85. ***Vermisten op het spoor. Rechercheren naar langdurige vermissingen***
I. van Leiden & M. Hardeman, Bureau Beke, Arnhem, 2017
86. ***De aard van het beestje. Kenmerken en achtergronden van dierenmishandelaars***
A. van Wijk & M. Hardeman, Bureau Beke, Arnhem, 2017
87. ***Modus operandi van de recherche. De recherchepraktijk in moord- en verkrachtingszaken***
A. van Wijk, I. van Leiden & M. Hardeman, Bureau Beke, Arnhem, 2017
88. ***Over grenzen in de sport. De rol van de politie in de aanpak van seksueel grensoverschrijdend gedrag in de sport in samenwerking met relevante partners***
A. van Wijk, M. Hardeman, L. Scholten & M. Olfers, Vrije Universiteit Amsterdam, Bureau Beke, Arnhem, 2017
89. ***Defensiehulp. Legergroene bijstand aan de politie bij handhaving van de rechtsorde***
E. Bervoets, m.m.v. S. Eijgenraam, T. Dijkhuizen & J. van de Werken, Bureau Bervoets, Amersfoort, 2017
90. ***Tussen onder en boven. Productie en distributie van softdrugs in Noord-Nederland***
J. Snippe, R. Mennes, M. Sijstra & B. Bieleman, Intraval, Groningen/Rotterdam, 2017
91. ***Vechten op afspraak. Inzicht in het fenomeen en input voor de ontwikkeling van een politiestrategie***
T. van Ham, L. Scholten, A. Lenders & H. Ferwerda, Bureau Beke, Arnhem, 2018
92. ***Notoire straten. Over de lokale inbedding van georganiseerde criminaliteit***
S. Mehlbaum, Y. Schoenmakers & J. van Zanten, Mehlbaum Onderzoek, Amsterdam, 2018
- 92A. ***De wortel en de stok. Praktijklessen uit een gebiedsgerichte probleemaanpak van ondermijning***
S. Mehlbaum, Y. Schoenmakers, Mehlbaum Onderzoek, Amsterdam, 2019
93. ***Ondermijning door criminele 'weldoeners'***
M. Bruinsma, R. Ceulen & T. Spapens, m.m.v. C. Deij, Tilburg University, Tilburg/Bureau Bruinsma, Tilburg, 2018
94. ***Kiezen voor politie. Een onderzoek onder mbo-studenten met een migratie-achtergrond in het veiligheidsdomein***
S. de Winter-Koçak, E. Klooster & M. Day, m.m.v. S. Mehlbaum, M. van Vugt & K. Leschonski, Verwey-Jonker Instituut, Utrecht, 2018

-
95. ***Doe-het-zelf-surveillance. Een onderzoek naar de werking en effecten van WhatsApp-buurtgroepen***
S. Mehlbaum & R. van Steden, m.m.v. M. van Dijk, Vrije Universiteit Amsterdam, Mehlbaum Onderzoek, Amsterdam, 2018
96. ***Een klacht is een gratis advies***
G. Jacobs, T. Hak, G. Vanderveen, M. Flory, T. Thuis, S. Valkeman & M. Franken, Erasmus Universiteit, Rotterdam, 2018
97. ***Voortgezet crimineel handelen tijdens detentie: je gaat het pas zien als je het doorhebt***
A. Verwest, W. Buysse, P. van Egmond, D. Hofstra, DSP-groep, Amsterdam, 2019
98. ***Zorg voor kinderen bij aanhouding van ouders; Best practices uit binnen- en buitenland***
J. Reef, N. Ormskerk, Universiteit Leiden, 2019
99. ***Aankoopfraude uit het buitenland***
J. Jansen, S. Westers, S. Twickler, W. Stol, NHL Stenden Hogeschool / Politie-academie
100. ***Grijs vakmanschap? Taakgerelateerd ongeoorloofd handelen binnen de politie***
R. Chr. van Halderen (diss. Avans Hogeschool), 2019
101. ***Niet meer doen! Een onderzoek naar de INDIGO-afdoening***
A. van Wijk, S. Dickie, J. van Esseveldt, Bureau Beke, Arnhem, 2019
102. ***De aanpak van cybercrime door regionale eenheden van de politie. Van intake van cybercrime naar opsporing en vervolging***
P. Boekhoorn, BBSO, Nijmegen, 2020
103. ***In- en doorstroom van nieuwkomers in beeld. Opgetekende lessen uit acht casussen rond de opvang van asielzoekers in Nederland.***
J. Kuppens, Bureau Beke, Arnhem 2020
104. ***De lading van vuurwapens. Een onderzoek naar de impact van illegale vuurwapens in Nederland.***
H. Ferwerda, J. Wolsink en I. van Leiden, Bureau Beke, Arnhem 2020
105. ***Q-teams. De politie onderweg naar toekomstbestendige opsporing en vervolging?***
P. van Egmond, A. Swami-Persaud, A. Verwest, DSP-groep, Amsterdam 2020
106. ***Onderwereld boven water? Zoektocht naar georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens***
N. Struiksmā, C. Boxum, S.J. Hollenberg, N.O.M. Woestenburg, Pro Facto, Groningen 2020
107. ***Benutten van digitale sporen***
R. Zuurveen, W. Ph. Stol, Onderzoeksgroep Cybersafety. NHL Stenden en CyberScienceCenter 2020
108. ***Kansen en knelpunten binnen de financiële opsporing***
L.N. de Swart, G.P.J.M op 't Hoog, B.M.J Slot, A. Winkel. Ecorys 2021

- 109 ***Black box van gemeentelijke online monitoring. Een wankel fundament onder een stevige praktijk***
W. Bantema, S. Westers, M. Hoekstra, R. Herregodts, S. Munneke. NHL Stenden Hogeschool / Rijksuniversiteit Groningen, 2021
- 110 ***Ondermijning langs zijpaden. Een verkennend onderzoek naar de aard, omvang en aanpak van ondermijnende criminaliteit in relatie tot kleine havens en luchthavens, railtransport en binnenvaart in Noord-Brabant en Zeeland.***
S. van Nimwegen, T. Spapens, R. Ceulen, Tilburg University/Nationale Politie, 2021
- 111 ***Meer dan een ruzie. Politie in de netwerkaanpak huiselijk geweld.***
K.D. Lünemann, S. ter Woerds, Verwey-Jonker Instituut 2021
- 112 ***Van verhalen naar verbalen. Een verkennende studie naar de aanpak van ondermijnende drugscriminaliteit in het Noordzeekanaalgebied en de haven van Amsterdam***
Y. Eski, M. Boelens, A. Mesic, H. Boutellier, Vrije Universiteit Amsterdam/Verwey-Jonker Instituut 2021
- 113 ***Weten, doen en leren. Een proeftuinsonderzoek naar gebiedsgerichte opsporing***
E. Bervoets, J. Broekhuizen, K. van den Akker, J. Landsman, Bureau Bervoets, Amersfoort 2021
- 114 ***Zuiver op de graat? Over de betrokkenheid van de visserij bij maritieme drugsmokkel***
S. Mehlbaum, K. van den Akker, A. Verweij, A. Wester m.m.v. R. van der Borden en M. Dekker, Mehlbaum Onderzoek, Halfweg 2021
- 115 ***Kinderen als slachtoffer, getuige of dader van huiselijk geweld. Aard en afhandeling van door de politie bij ZSM aangebrachte zaken van huiselijk geweld waarbij minderjarigen zijn betrokken.***
V. van Koppen, M. Bruggeman, R. Houston, J. Harte, VU Amsterdam 2022
- 116 ***Wachters aan het woord. Dilemma's van accountants, advocaten, belastingadviseurs en notarissen in hun rol als poortwachter.***
K. van Wingerde, C. Hofman, Erasmus Universiteit Rotterdam, Erasmus school of law, 2022
- 117 ***Ooggetuigenidentificaties: het verband tussen subjectieve zekerheid en accuraatheid. Een experimentele studie en her-analyse van bestaand onderzoek volgens Nederlandse confrontatieprotocollen***
M. Sauerland, N. Tupper, A.G. van Amelsvoort, Maastricht University 2022
- 118 ***Het fenomeen vechtafspraken: vier jaar later. Onderzoek naar de profielen van de deelnemers, kenmerken van de vechtgroepen en – nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van – het fenomeen vechtafspraken***
J. Wolsink, H. Ferwerda, Bureau Beke, Arnhem 2022