



Inspectieonderzoek “Aanpak autodiefstal in Curaçao”

Colofon

Uitgever : Raad voor de rechtshandhaving
Jaar : 2021
Maand : september
Plaats : Willemstad, Curaçao
Vindplaats Internet : www.raadrechtshandhaving.com

Inhoudsopgave

Lijst van afkortingen	5
Voorwoord	6
Samenvatting	7
1. Inleiding.....	12
1.1. Aanleiding	12
1.2. De doelstelling	12
1.3. Reikwijdte en afbakening	12
1.4. Centrale vraag en deelvragen	12
1.5. Toetsingskader	13
1.6. Onderzoekaanpak en -methode.....	13
1.7. Leeswijzer.....	13
2. Bevinding.....	14
2.1. Aard en omvang autodiefstal	14
2.1.1. Criteria	14
2.1.2. Modaliteiten	14
2.1.3. Ketenpartners	16
2.1.4. Wet- en regelgeving.....	18
2.1.5. Beoordeling	19
2.2. Beleid.....	20
2.2.1. Criteria	20
2.2.2. Inbedding	20
2.2.3. Vervolgingsbeleid	21
2.2.4. Registratie.....	21
2.2.5. Ketenproces	25
2.2.6. Prestatie indicatoren en resultaten	26
2.2.7. Preventie	27
2.2.8. Beoordeling	30
2.3. Samenwerking.....	32
2.3.1. Criteria	32
2.3.2. Multidisciplinair team.....	32
2.3.3. Informatie delen.....	32
2.3.4. Beoordeling	33

3. Aanbeveling 34

Lijst van afkortingen

CCDA	Curaçao Car Dealers Association
KPC	Korps Politie Curaçao
LEC	Lokaal Ernstige Criminaliteit
OM	Openbaar Ministerie
Raad	Raad voor de rechtshandhaving
SOAB	Stichting Overheid Accountants Bureau
VIN	Vehicle Identification Number
VVC	Veel Voorkomende Criminaliteit
WvSr	Wetboek van Strafrecht voor Curaçao
WVVC	Wegenverkeersverordening Curaçao 2000

Voorwoord

Voor u ligt het inspectierapport aanpak autodiefstal in Curaçao. De Raad voor de rechtshandhaving (de Raad) beoogt met dit onderzoek vast te stellen of Justitie voldoende is toegerust om deze problematiek aan te pakken. Autodiefstal is een groot maatschappelijk probleem. De behoefte aan een adequate aanpak van autodiefstal heeft de aandacht van Justitie, de gemeenschap en de media, doordat het fenomeen autodiefstal zich geregeld manifesteert en de daders daarbij enorme schade aanrichten aan derden. De Raad constateert bij dit onderzoek dat Justitie onvoldoende is toegerust om dit fenomeen effectief aan te pakken. Essentiële voorwaarden zoals een integrale aanpak door een multidisciplinair team en het centraliseren en delen van informatie zijn niet, althans onvoldoende geïmplementeerd. Het KPC had de Stichting Overheid Accountants Bureau (SOAB) benaderd om een onderzoek te verrichten en voorstellen te doen ter verbetering van het ketenproces. De opdracht is echter nimmer verleend waardoor het onderzoek van de SOAB niet is uitgevoerd. De Raad verwacht met zijn aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de verbetering van de aanpak. De Raad bedankt eenieder die een bijdrage heeft geleverd aan de realisatie van deze inspectie.

DE RAAD VOOR DE RECHTSHANDHAVING

mr. M.R. Clarinda, voorzitter

mr. L.M. Virginia

Samenvatting

Krachtens het jaarplan 2020 verricht de Raad een inspectieonderzoek naar de aanpak van autodiefstal. De Raad verricht dit onderzoek omdat aard en omvang van het fenomeen autodiefstal al jaren verontrustend zijn. De daders manipuleren op verschillende manieren om auto's in het legaal circuit te brengen. Er is kennelijk sprake van groepen die in georganiseerd verband optreden waarbij onder anderen stellers, strippers en omkatters deelnemen. Het hieruit verkregen financieel voordeel is groot en gaat ten koste van slachtoffers en verzekeringsmaatschappijen die veel schade lijden. Dit leidt tot premieverhoging, wat uiteindelijk aan de hele gemeenschap nadeel toebrengt.

De Raad onderzoekt bij deze inspectie de mate waarin Justitie toegerust is om autodiefstal te bestrijden. In dit kader heeft de Raad de aard en omvang, het beleid, de stakeholders die een rol (moeten) spelen in de aanpak en de mate waarin deze stakeholders samenwerken (integrale aanpak) onder de loep genomen. De Raad belicht ook de mate waarin uit de samenwerking preventieve voorzieningen voortvloeien om autodiefstal te bestrijden en te voorkomen.

De Raad heeft de volgende hoofdvraag en deelvragen geformuleerd:

A) Hoofdvraag

In welke mate is het Justitiële opsporingsapparaat toegerust om autodiefstal te bestrijden?

B) Deelvragen

1. Wat is de aard en omvang van autodiefstal in Curaçao en in welke mate hebben de autoriteiten zicht daarop?
2. Waaruit bestaat het beleid?
3. In welke mate zijn preventieve voorzieningen getroffen?
4. In hoeverre werken de organisaties en de private instellingen samen in een multidisciplinair team?

Aard en omvang

Om autodiefstal effectief te bestrijden moeten de autoriteiten de aard en omvang in kaart brengen. Van belang is om zicht te krijgen op de modus operandi, de criminele samenwerkingsverbanden en de (pseudo) bedrijven of autogarages. De ketenpartners moeten in kaart zijn gebracht en er moeten voldoende wet- en regelgeving en preventiemaatregelen zijn getroffen.

Uit onderzoek blijkt dat Justitie in Curaçao geen onderzoek heeft verricht om deze aspecten in kaart te brengen. De Stichting Overheid Accountants Bureau (SOAB) is benaderd om een dergelijk onderzoek te doen maar de opdracht is nimmer geformaliseerd. Uit onderzoek blijkt dat autodiefstal de volgende motieven heeft:

- voor eigen vervoer;
- in verband met het plegen van een ander delict;

- of om financieel voordeel te verkrijgen.

Ondanks het feit dat er geen onderzoek is gedaan om de aard en omvang van autodiefstal in kaart te brengen blijkt dat Justitie in enige mate zicht heeft hierop. Het KPC heeft informatie verzameld en een concept procesverloop, vanaf het bestellen van een beschadigde auto tot het rijklaar maken daarvan, in een PowerPoint presentatie vastgelegd. De bedoeling is dat de SOAB de wijze van implementatie van het voorstel van het KPC moet onderzoeken. Het motief van autodiefstal is volgens de respondenten hoofdzakelijk het verkrijgen van financieel voordeel. De daders strippen de auto's om de onderdelen te verkopen of te hergebruiken. Braak is de meest traditionele wijze die daders hanteren om auto's te stelen. Verschillende respondenten stellen dat autodiefstal verband houdt met de import van beschadigde auto's uit Amerika. Het doel is om daarna de onderdelen op de lokale markt te stelen voor reparatie en (her)gebruik van deze auto's. De daders manipuleren het Voertuig Identificatienummer (VIN), chassisnummer en motornummer door het afzagen of afvrijlen ervan. Zij vervangen daarnaast ook de chassisbalk van een gestolen auto. Het feit dat de autohandelaren/-importeurs van nieuwe auto's geen auto-onderdelen aan eigenaren van geïmporteerde beschadigde auto's verkopen, wakkert autodiefstal en diefstal van onderdelen aan. Sloperijhouders verstrekken, tegen betaling, valselijk opgemaakte aankoopbonnen aan omkatters. Daders hebben in bepaalde gevallen de beschikking over immobilizer key clone machines waardoor zij een immobilizer key van een auto kunnen dupliceren, waardoor deze auto zonder braak kan worden gestolen.

Verder blijkt dat Justitie noch zicht heeft op het aantal (pseudo) autogarages die auto's omkatten noch over de criminele- samenwerkingsverbanden en organisaties die deze delicten plegen.

Het KPC heeft de volgende ketenpartners die een bijdrage aan de bestrijding van autodiefstal kunnen leveren geïnventariseerd en benaderd:

- Keuringslokaal;
- Douane;
- Vereniging van verzekeringsmaatschappijen;
- Curaçao Car Dealers Association (CCDA);
- ForenSys.

Volgens de respondenten kunnen deze entiteiten bijdragen aan de bestrijding van autodiefstal. Het Keuringslokaal moet zodanig worden georganiseerd dat geconstateerd en voorkomen wordt dat gestolen auto's of auto's die met gestolen onderdelen zijn gerepareerd in het legaal circuit terechtkomen. De Douane moet alle informatie van beschadigde geïmporteerde auto's en auto-onderdelen registreren om later te kunnen controleren of deze auto's met gestolen onderdelen zijn gerepareerd. De verzekeringsmaatschappijen kunnen voorzieningen treffen om manipulatie met de Vehicle Identification Numbers (VIN) van de total loss verklaarde auto's te voorkomen. De CCDA kan bewerkstelligen dat de autofabrikanten voorzieningen treffen om in ieder geval diefstal van auto's te beperken.

ForenSys is een belangrijke bron omdat deze onderneming over een uitgebreid registratiesysteem beschikt van alle incidenten waarbij motorrijtuigen schade hebben opgelopen.

De respondenten van het OM en het KPC menen dat het Wetboek van Strafrecht voor Curaçao (WvSr) voldoende handvatten biedt om stellers, omkatters en andere vormen van deelname aan het strafbaar feit te berechten. Ook menen de respondenten dat de bepalingen in de Wegenverkeersverordening Curaçao 2000 (WVVC) voldoende voorzieningen bieden om het keuren en de deelname aan het verkeer van gekloonde motorrijtuigen te voorkomen.

Hoewel Justitie in enige mate zicht heeft op de aard en omvang van autodiefstal, is de Raad van oordeel dat het instellen van een onderzoek van toegevoegde waarde is. Immers dit bevordert de informatiepositie en de vastlegging van het ketenproces en daarmee het terugdringen van het fenomeen autodiefstal.

Beleid

Het thema autodiefstal (voertuigcriminaliteit) moet binnen het KPC zijn ingebed om het verrichten van degelijke onderzoeken te borgen. Er is een gericht vervolgingsbeleid nodig. Justitie moet een ketenproces vastleggen. Voorts moet Justitie algemene informatie over het thema registreren om managementinformatie te produceren. Het jaarplan van Justitie moet prestatie-indicatoren vermelden. Tot slot moet Justitie naast de strafrechtelijke aanpak ook aandacht besteden aan preventie door voorlichting aan het publiek te verstrekken en (bestuurlijke) voorzieningen te treffen.

Uit onderzoek blijkt dat volgens het inrichtingsplan van het KPC de Unit Lokaal Ernstige Criminaliteit (LEC) belast is met de opsporing van onder meer autodiefstal. Het thema geniet echter, onder andere wegens gebrek aan personele capaciteit en de nodige inzet van personele capaciteit op onderzoeken van levensdelicten, geen hoge prioriteit. Tijdens het onderzoek is gebleken dat autodiefstal de laatste maanden zorgwekkend is geworden. Hierdoor is besloten om een plan van aanpak op te stellen en voor de duur van 6 maanden twee teams met de bestrijding van het fenomeen te belasten.

Er is geen aanwijzing noch een richtlijn voor strafvordering voor autodiefstal. Een aantal respondenten meent dat de gevorderde en opgelegde straffen niet in verhouding staan tot het gepleegde feit. Er is geen gecentraliseerd applicatiesysteem om algemene informatie in te voeren. De ketenpartners houden in enige mate ieder hun eigen administratie bij. Het delen van informatie geschiedt desgevraagd slechts met het KPC. Andere ketenpartners stellen ook behoefte aan informatie te hebben. Er zijn echter geen afspraken gemaakt over de inhoud van deze registratiesystemen. De Raad is van oordeel dat de ketenpartners moeten vaststellen welke organisatie algemene informatie nodig heeft en, rekening houdende met privacywetgeving, een voorziening treffen om algemene informatie te delen.

Het KPC heeft de volgende overzichten aangeboden:

1. de trend autodiefstal 2003-2020;
2. de vergelijking van het aantal autodiefstallen 2019-2020;
3. het aantal aangehouden verdachten voor autodiefstal in 2020; en
4. de merken gestolen voertuigen.

De Raad constateert echter dat een aantal van de overzichten onvolledig is. Voorts missen deze overzichten een toelichting. De Raad is daarom van oordeel dat de registratie van het KPC niet aan de maat is.

Verder blijkt dat er geen ketenproces is voor de aanpak van autodiefstal. Wel heeft het KPC een ketenaanpak voorgesteld en hebben het KPC en het Keuringslokaal bepaalde procedures op elkaar afgestemd. In het geval een keurmeester van het Keuringslokaal constateert dat met VIN, chassis en of motornummer gesjoemeld is, verwijst hij de betrokken persoon naar het Team Voertuigcriminaliteit van het KPC. Het KPC moet dan vaststellen of deze auto in het verleden gestolen was en of met het chassisnummer was gesjoemeld.

Anders dan het Keuringslokaal, hanteert de Douane geen procedures in het kader van de aanpak van autodiefstal. De procedures bij de Douane zijn louter gebaseerd op het toezicht op de naleving van de douaneregels. De organisatie is wel bereid om haar medewerking te verlenen in het kader van een integrale aanpak.

De Raad constateert dat enkele jaarplannen van het KPC autodiefstal prioriteren en prestatie-indicatoren bevatten. De Raad constateert echter dat het formuleren van prestatie-indicatoren door het KPC voor verbetering vatbaar is. Het KPC stelt niet in alle jaarplannen prestatie-indicatoren vast. Voorts bevatten niet al de jaarverslagen een uitgebreide analyse van de resultaten.

De Raad constateert dat Team Voertuigcriminaliteit een brochure met preventieve voorzieningen met een bijbehorende fotocollage heeft opgesteld. Daarnaast heeft het KPC een aantal preventieve maatregelen tegen autodiefstal op zijn website gepubliceerd. De door het Team Voertuigcriminaliteit opgestelde preventieve maatregelen zijn niet op de website geplaatst.

De meeste respondenten vinden dat de introductie van bepaalde (bestuurlijke) voorzieningen tot afname van autodiefstal zou kunnen leiden.

De Douane moet vaststellen of een geïmporteerde auto technisch gezien geschikt is om aan het verkeer deel te nemen en het VIN-, motor- en chassisnummer van de geïmporteerde beschadigde auto vastleggen.

Het Keuringslokaal moet de auto's afkeuren wanneer blijkt dat die technisch gezien niet meer aan het verkeer kunnen deelnemen. Het ingeslagen aluminium plaatje waarop het VIN is gegraveerd of de sticker waarop dit nummer is geschreven moet verwijderd worden. De beste oplossing is om een total loss verklaarde auto te registreren en vervolgens te slopen. Alleen de onderdelen mogen verkocht worden. Eventueel zou de keuring van een total loss verklaarde auto slechts na overleg met de handelaar waar de onderdelen zijn verworven moeten geschieden. Het Keuringslokaal kan dan controleren of de onderdelen legaal zijn verkregen.

Een onafhankelijke inspecterende instantie zou ook vóór een dergelijke keuring moeten nagaan of het wrak technisch op een deugdelijke wijze gerepareerd is. Verder vinden de respondenten dat het stellen van regels voor de sloperijen en de controle van deze ondernemingen noodzakelijk zijn om fraude te voorkomen. Een andere mogelijke voorziening is een herkenningssysteem,

bijvoorbeeld een barcode op de onderdelen. Het Keuringslokaal kan deze onderdelen scannen om de herkomst vast te stellen. De sticker wordt zodanig bevestigd dat het herkenbaar wordt als hiermee wordt gesjoemeld. Respondenten van het Keuringslokaal stellen beter aan het proces mee te kunnen werken als de keurmeesters tot buitengewoon agent van politie worden benoemd. De CCDA heeft voorgesteld om met CAR DNA te gaan werken. De bedoeling hiervan is om alle belangrijke onderdelen met een speciale spray te markeren. Dit is een doorzichtige lijm die niet zichtbaar is en die schilfertjes bevat waarop bepaalde nummers voorkomen. Het VIN etsen op de ramen is een andere voorziening die getroffen zou kunnen worden.

Samenwerking

Een multidisciplinair team moet autodiefstal aanpakken en informatie die van belang is in het kader van de bestrijding van het fenomeen delen. Uit onderzoek blijkt echter dat er geen multidisciplinair team is samengesteld. In de praktijk blijkt dat er in enige mate een samenwerkingsverband is tussen het KPC en het Keuringslokaal.

De ketenpartners delen amper informatie. Alleen het KPC en het Keuringslokaal delen desgevraagd in enige mate informatie met elkaar.

Aanbeveling

Algemeen

1. Verricht een onderzoek om de aard en omvang van autodiefstal in kaart te brengen.
2. Draag zorg voor de beschrijving van een ketenproces waarin de taken en verantwoordelijkheden van alle betrokken partners zijn vastgelegd.
3. Introduceer (bestuurlijke) voorzieningen om autodiefstal te voorkomen en neem daarbij de door de ketenpartners voorgestelde voorzieningen in acht.
4. Draag zorg voor een multidisciplinair team om autodiefstal aan te pakken.

Ten aanzien van het KPC

5. Voer een gecentraliseerd applicatiesysteem in om informatie over autodiefstal te registreren.
6. Spreek met het Keuringslokaal en de Douane af welke informatie moet worden geregistreerd.
7. Stel prestatie indicatoren vast voor autodiefstal.
8. Analyseer en evalueer consequent de resultaten aan de hand van de vastgestelde prestatie indicatoren.
9. Beoordeel de door het Team Voertuigcriminaliteit opgestelde preventieve voorzieningen en draag zorg om die bij eventuele goedkeuring op de website van het KPC te plaatsen.

Ten aanzien van het OM

10. Stel een aanwijzing en richtlijn voor strafvordering op voor autodiefstal.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De Raad voor de rechtshandhaving (de Raad) is op grond van artikel 3, eerste lid, sub a, van de Rijkswet Raad voor de rechtshandhaving onder meer belast met de algemene inspectie van de effectiviteit en de kwaliteit van de taakuitvoering van de politie. Krachtens het jaarplan 2020 van de Raad wordt een inspectieonderzoek uitgevoerd naar de aanpak van autodiefstal.

Autodiefstal wordt in de laatste jaren steeds verontrustender. Het aantal gevallen is toegenomen en de daders manipuleren op verschillende manieren om auto's in het legale circuit te brengen. Er is kennelijk sprake van groepen die in georganiseerd verband optreden, waaraan onder anderen stellers, strippers en omkatters deelnemen. Het hieruit verkregen financieel voordeel schijnt te lonen ten koste van burgers en verzekeringsmaatschappijen die veel schade lijden. Dit leidt tot premieverhoging, wat uiteindelijk aan de hele gemeenschap nadeel toebrengt.

1.2. De doelstelling

De Raad onderzoekt bij deze inspectie de mate waarin Justitie is toegerust om autodiefstal te bestrijden. De Raad acht het van belang om de wijze waarop vorm aan bestrijding van autodiefstal is gegeven in kaart te brengen en te toetsen. In dit kader heeft de Raad in ieder geval de aard en omvang, het beleid en de mate waarin de stakeholders samenwerken (integrale aanpak) onder de loep genomen. De Raad stelt vast of uit de samenwerking preventieve voorzieningen voortvloeien om autodiefstal te voorkomen of te minimaliseren. Het uiteindelijke doel van dit rapport is om verbeterpunten voor te dragen.

1.3. Reikwijdte en afbakening

Verschillende organisaties en instanties zijn betrokken bij het proces om vervoermiddelen en onderdelen op de lokale markt te brengen. Deze organisaties en entiteiten zijn in dit onderzoek betrokken. Dit onderzoek heeft betrekking op diefstal van auto's. Motorfietsen en andere soorten voertuigen blijven bij dit onderzoek buiten beschouwing.

Verder blijkt dat het fenomeen autodiefstal zich karakteriseert door criminele verbanden (netwerken) bestaande uit onder meer stellers, omkatters, strippers, shredders, helers/verkopers, documentvervalsers, opdrachtgevers en afnemers.

De Raad beoogt een zo volledig mogelijk beeld te vormen van de problematiek. In dit kader heeft de Raad gegevens vanaf 2010 tot en met heden verzameld.

1.4. Centrale vraag en deelvragen

De centrale vraag voor dit onderzoek luidt als volgt:

In welke mate is het Justitiële opsporingsapparaat toegerust om autodiefstal te bestrijden?

1. Wat is de aard en omvang van autodiefstal in Curaçao en in welke mate hebben de autoriteiten zicht hierop?
2. Waaruit bestaat het beleid?
3. In welke mate zijn preventieve voorzieningen getroffen?
4. In hoeverre werken de organisaties en de private instellingen samen in een multidisciplinair team?

1.5. Toetsingskader

Het toetsingskader voor dit onderzoek behelst wetgeving, jaarplannen, beleidstukken en literatuur.

1.6. Onderzoeksaanpak en -methode

De inspecteurs van de Raad hebben de relevante wetgeving, beleidsplannen en literatuur over dit fenomeen bestudeerd. Er zijn oriëntatiegesprekken gehouden om de knelpunten en alle stakeholders (gouvernementele organisaties en privébedrijven) te inventariseren. Aan de hand van de verzamelde informatie zijn er vragenlijsten opgesteld. Daarna zijn de vertegenwoordigers van alle stakeholders geïnterviewd en vervolgens zijn er verslagen van deze gesprekken opgesteld. De verslagen zijn aan de vertegenwoordigers van alle stakeholders ter validering voorgelegd. Daarna is er een conceptrapport opgesteld dat ook voor commentaar aan de stakeholders is voorgelegd.

1.7. Leeswijzer

Na het inleidende hoofdstuk zijn de bevindingen in het tweede hoofdstuk beschreven. Aan het begin van de paragrafen worden de criteria per onderwerp beschreven. Elke paragraaf wordt afgesloten met een beoordeling. Het derde hoofdstuk bevat de aanbevelingen.

2. Bevinding

2.1. Aard en omvang autodiefstal

2.1.1. Criteria

Om autodiefstal effectief te bestrijden moeten de autoriteiten zicht hebben op dit fenomeen. De autoriteiten moeten een onderzoek doen om de problematiek in kaart te brengen. Hierbij is het van belang om de volgende aspecten in kaart te brengen:

- de modus operandi;
- de criminele samenwerkingsverbanden;
- de bij de criminele activiteiten betrokken (pseudo) bedrijven of autogarages
- de processen en procedures voor een ketenaanpak.

Hierdoor kan de problematiek autodiefstal informatie gestuurd worden aangepakt. Tevens kunnen repressieve en preventieve maatregelen worden genomen die de kwaliteit van de aanpak van autodiefstal bevorderen.

Het onderzoek moet ook zicht geven op alle ketenpartners (organisaties en privé entiteiten).

Justitie moet de wet- en regelgeving inventariseren en toetsen om na te gaan of die waarborg bieden om stelers, c.q. strippers en omkatters op te pakken en te vervolgen.

2.1.2. Modaliteiten

Bij deze inspectie blijkt dat Justitie in Curaçao geen diepgaand onderzoek heeft verricht om de omvang van autodiefstal in kaart te brengen en de processen en procedures voor een ketenaanpak vast te leggen. In het jaar 2018 wilde het Korps Politie Curaçao (KPC) een project "Afremmen Autodiefstallen Korps Politie Curaçao" opstarten. Het KPC had de Stichting Overheid Accountants Bureau (SOAB) benaderd om een onderzoek te verrichten en voorstellen te doen ter verbetering van het ketenproces. Het KPC had ook het voornemen om meer acties te ondernemen op het repressieve vlak. De SOAB heeft oriënterende gesprekken met leden van het KPC gevoerd om deze problematiek in kaart te brengen. Naar aanleiding van de gesprekken heeft de SOAB een "Concept Opdrachtbrief Ondersteuning Ketenprocesverbetering", de dato 3 augustus 2018, opgesteld en ter goedkeuring aan de minister van Justitie aangeboden. De opdracht is echter nimmer verleend waardoor het onderzoek van de SOAB niet is uitgevoerd.

De Raad constateert dat autodiefstal de volgende motieven heeft:¹

- voor eigen vervoer;
- in verband met het plegen van een ander delict; en

¹ Rapport "Georganiseerde autodiefstal". Kenmerken en achtergronden van een illegale branche in beeld gebracht. Henk Ferwerda Nicole Arts Edgar de Bie Ilse van Leiden. ISBN 90 6665 665 4 / NUR 740. www.swpbook.com.

- om financieel voordeel te verkrijgen.

In de gevallen waarbij het verkrijgen van financieel voordeel het oogmerk is, worden de volgende handelingen verricht:

- a) de auto's worden gestript om de onderdelen te verkopen of hergebruiken;
- b) de auto's of de gestripte onderdelen worden geëxporteerd.

Ondanks het feit dat er geen onderzoek is gedaan om autodiefstal in kaart te brengen blijkt dat respondenten in enige mate zicht hebben op de verschillende manieren waarop het fenomeen zich voordoet. In de wederhoorfase bleek dat het KPC informatie heeft verzameld en vervolgens een procesverloop heeft opgemaakt, vanaf het bestellen van een beschadigde auto tot het rijklaar maken ervan. Dit is door het KPC vastgelegd in een PowerPoint presentatie. Het KPC stelt in dit document voor om in het kader van een ketenaanpak voorzieningen te treffen ten einde autodiefstal te voorkomen en te minimaliseren. De bevindingen van het KPC zijn tijdens een brainstormingsessie gepresenteerd aan de ketenpartners. De bedoeling is dat de SOAB nader zal adviseren over de aanpak van de problematiek van autodiefstal. De organisaties stellen dat autodiefstal voornamelijk plaatsvindt met het oogmerk om financieel voordeel te verkrijgen. Het gaat voornamelijk om het stelen en vervolgens "strippen" van een auto waarbij onderdelen worden verkocht of gebruikt om andere auto's, onder meer geïmporteerde auto's, op te knappen en door te verkopen. De beloning voor elke gestolen auto is zeer lucratief, aldus de respondenten. Diefstal door middel van braak is de meest traditionele wijze waarop auto's worden gestolen. Het KPC stelt dat autodiefstal overal op het eiland plaatsvindt, bijvoorbeeld bij woningen, op de openbare weg en andere voor het publiek toegankelijke plaatsen.

Verskillende respondenten beamen dat autodiefstal een verband heeft met de import van beschadigde auto's uit Amerika. Volgens deze respondenten worden beschadigde auto's zonder de noodzakelijke onderdelen geïmporteerd met de bedoeling om de onderdelen voor de reparatie van deze auto's op de lokale markt te (laten) stelen. De Douane betwijfelt de juistheid van deze stelling omdat de import van auto-onderdelen in containers aanzienlijk is. Voorts zijn de importeurs bekend bij de Douane als handelaren in de verkoop van auto-onderdelen. De Douane vermoedt hierdoor dat de auto-onderdelen voor de reparatie van de ingevoerde beschadigde auto's zijn. De organisatie meent echter dat het beter zou zijn om bij het importeren van beschadigde auto's de onderdelen die nodig zijn voor de reparatie in deze auto's te plaatsen. Hierdoor zou een beter beeld ontstaan van de wijze waarop geïmporteerde beschadigde auto's worden gerepareerd. In de praktijk gebeurt dit niet omdat het plaatsen van geïmporteerde auto-onderdelen in de beschadigde geïmporteerde auto's niet wordt toegestaan door vervoerbedrijven. Een andere modus operandi is dat met het Voertuig Identificatienummer (VIN), chassisnummer en motornummer worden gemanipuleerd. Dit gebeurt door het afzagen of afvijlen van deze nummers ten einde gestolen auto's van een ander VIN-, chassis- en of motornummer te voorzien. Het komt ook voor dat de chassisbalk van een gestolen auto wordt vervangen. Deze handelingen (vervalsen van de identiteit van de auto) worden verricht met het oogmerk om de gestolen auto een pseudo legale (vervalste) identiteit te geven.

Omgekatte auto's en of gestolen auto-onderdelen worden al jaren naar de eilanden van het Caribisch deel van het Koninkrijk of naar landen in de regio geëxporteerd.²

² Criminaliteits-beeldanalyse Curaçao 2008.

Verder stellen de respondenten dat auto-onderdelen op bestelling worden gestolen om de geïmporteerde auto's te repareren.

Een andere stelling is dat het fenomeen autodiefstal wordt aangewakkerd omdat de autohandelaren/importeurs van nieuwe auto's geen auto-onderdelen verkopen aan eigenaren van geïmporteerde auto's. Sloperijhouders verstrekken, kennelijk tegen betaling, valselijk opgemaakte aankoopbonnen aan omkatters. De omkatters tonen de bonnen aan het Keuringslokaal en de politie om te doen voorkomen alsof de onderdelen legaal zijn verworven.

Ook het verkopen van total loss verklaarde auto's zonder de identificatienummers te verwijderen werkt diefstal van auto's in de hand, aldus respondenten. Deze total loss verklaarde auto's komen in handen van omkatters terecht die deze auto's met gestolen auto-onderdelen repareren om deze voertuigen weer op de markt te zetten. Er moeten veel (gestolen) onderdelen worden gebruikt om deze auto's te repareren, hetgeen tot gevolg heeft dat de schade die de auto eigenaren lijden aanzienlijk is.

Om autodiefstal te voorkomen hebben de autofabrikanten in het verleden een startblokkering, ook wel immobilizer genoemd, in auto's geïntroduceerd. Dit is een elektronisch apparaat dat zou moeten voorkomen dat een auto, anders dan door het gebruik van de originele sleutel, kan worden gestart. Deze veiligheidsvoorziening is inmiddels achterhaald. Er zijn immers immobilizer key clone machines verkrijgbaar waardoor een immobilizer key gedupliceerd kan worden. Het duplicaat wordt dan gebruikt om de auto weg te nemen.

Verder komt het ook voor dat (nieuwe) auto's op de terreinen van autohandelaren worden gestolen.

Er is geen zicht op het aantal (pseudo) autogarages, maar de indruk bestaat dat het hoog is. Bij ontdekking van een pseudo garage op een bepaalde locatie, verplaatsen de criminelen de omkattingsactiviteiten om onder de radar te blijven. Er is geen zicht op het aantal (pseudo) garages, omdat het repareren van auto's als hobby niet onderworpen is aan een vergunningsstelsel. Deze garages behoren tot het "zwarte circuit" en blijven buiten het zicht van de overheid.

Er is ook geen zicht op criminele samenwerkingsverbanden, alhoewel de aanwezigheid daarvan wordt verondersteld. Respondenten verschillen echter van mening over de omvang van de samenwerkingsverbanden.

De ervaring van het KPC leert dat gestolen auto-onderdelen hoofdzakelijk in de avonduren naar de (pseudo)garages worden getransporteerd waar de onderdelen direct worden gemonteerd. De auto wordt in korte tijd geschuurd, gespoten en rijklaar gemaakt om door het Keuringslokaal te worden gekeurd.

2.1.3. Ketenpartners

De respondenten van het OM en het KPC erkennen dat voor de opsporing en de preventie een integrale aanpak van autodiefstal imperatief is. Om de opsporing te bevorderen en autodiefstal te voorkomen houdt het KPC al enige jaren contact met enkele stakeholders. De stakeholders zijn benaderd uit de overtuiging dat hun bijdrage van belang is voor het beheersen van de problematiek. De Landsontvanger valt niet onder deze stakeholders. Er zijn respondenten die menen dat deze organisatie ook tot één van de stakeholders zou moeten worden gerekend. De respondenten stellen dat de Landsontvanger zou kunnen beletten dat een gestolen auto legaal

in omloop komt door die in zijn systeem te blokkeren. Hieronder worden de organisaties genoemd die door het KPC zijn benaderd omdat zij een rol in de aanpak van autodiefstal (kunnen) vervullen.

Keuringslokaal

Het Keuringslokaal is belast met de controle van de technische eisen waaraan motorvoertuigen moeten voldoen. Als een motorvoertuig door het Keuringslokaal is goedgekeurd wordt aan de eigenaar van het voertuig een goedkeuringsbewijs uitgegeven. Indien het lukt om een van diefstal afkomstig motorvoertuig te keuren verkrijgt het een nieuwe identiteit. De eigenaar verkrijgt hierdoor het recht om met het motorvoertuig voor een bepaalde periode op de openbare weg te rijden.³ Hetzelfde geldt voor een auto die met gestolen onderdelen is gerepareerd. Dit houdt in dat het Keuringslokaal zodanig moet zijn georganiseerd om te kunnen constateren en voorkomen dat gestolen auto's of auto's die met gestolen onderdelen zijn gerepareerd in het legale circuit terechtkomen.

Douane

Het KPC acht het van belang dat vanaf het moment van import van beschadigde auto's de kenmerken van deze auto's worden vastgelegd zodat een soort volgsysteem wordt geïntroduceerd. De bedoeling is om later de wijze waarop de onderdelen zijn verkregen te kunnen traceren. De Douane meent dat zij een bijdrage hieraan kan leveren.

Verzekeringsmaatschappijen

Ook de verzekeringsmaatschappijen zijn door het KPC benaderd omdat deze private ondernemingen auto's die "total loss" zijn verklaard aan derden verkopen. In de praktijk blijkt dat deze auto's met gestolen auto-onderdelen worden gerepareerd en rijklaar gemaakt. De verzekeringsmaatschappijen kunnen voorzieningen treffen om deze praktijken te voorkomen. Zij kunnen de identificatienummers van deze auto's afhalen en deze auto's alleen aan sloperijen overdragen om de onderdelen door te verkopen.

ForenSys

ForenSys is een privéonderneming die tot taak heeft auto-gerelateerde schade-incidenten vast te leggen. De vastgelegde informatie is zeer belangrijk voor het KPC, niet alleen om na te gaan of er sprake is van een strafbaar feit, maar ook om desnoods gegevens te traceren om onderzoek te doen naar autodiefstal.

Curaçao Car Dealers Association

³ Volgens artikel 95 van het Wegenverkeersverordening voor Curaçao is het de bestuurder verboden met een motorvoertuig of motorfiets over een weg te rijden, tenzij hij bij zich heeft een geldig voor dat motorvoertuig of die motorfiets afgegeven goedkeuringsbewijs.

Curaçao Car Dealers Association (CCDA) is een vereniging waarin de lokale auto-agentschappen (auto-importeurs) zijn georganiseerd. De deelname van CCDA is voornamelijk van belang in het kader van preventie. Deze vereniging van ondernemingen kan bewerkstelligen dat de autofabrikanten voorzieningen treffen om te voorkomen dat auto's in ieder geval te gemakkelijk worden gestart en weggenomen. Tevens kunnen de autohandelaren/importeurs van nieuwe auto's zorgdragen dat onderdelen beschikbaar zijn voor de beschadigde geïmporteerde auto's. Naar verwachting zal dit de vraag naar gestolen auto-onderdelen doen verminderen.

2.1.4. Wet- en regelgeving

Uit onderzoek blijkt dat het OM de delictsomschrijvingen in het Wetboek van Strafrecht voor Curaçao (WvSr) ten laste legt om verdachten van autodiefstal te vervolgen. Volgens artikel 2:288 WvSr is hij die enig goed dat geheel of ten dele aan een ander toebehoort wegneemt strafbaar voor diefstal. Het delict diefstal wordt bedreigd met een gevangenisstraf van ten hoogste vier jaren of geldboete van de vierde categorie. Volgens artikel 2:289, onder sub a, WvSr wordt diefstal, gepleegd door twee of meer verenigde personen, gestraft met een gevangenisstraf van ten hoogste zes jaren of geldboete van de vijfde categorie.

Wanneer de verdachte wist of redelijkerwijs moest vermoeden dat het goed door misdrijf verkregen is, worden de delicten opzet- en schuldheiling omschreven in respectievelijk 2:397, eerste lid en 2:399 eerste lid van het WvSr ten laste gelegd. In de praktijk worden laatstgenoemde delicten meestal aan de omkatters ten laste gelegd, aldus respondenten.

Opzetheling wordt bedreigd met gevangenisstraf van ten hoogste zes jaren of geldboete van de vijfde categorie en schuldheiling met een gevangenisstraf van ten hoogste vier jaren of een geldboete van de vierde categorie.

Verder blijkt dat het delict vernieling ook kan worden ten laste gelegd als schade aan de auto wordt gericht. Volgens artikel 2:334 WvSr is hij die opzettelijk en wederrechtelijk enig goed dat geheel of ten dele aan een ander toebehoort, vernielt, beschadigt, onbruikbaar maakt of wegmaakt, strafbaar. Op het delict staat een gevangenisstraf van twee jaren of geldboete van de vierde categorie.

Artikel 95 van de Wegenverkeersverordening Curaçao 2000 (WVVC) verbiedt de bestuurder van een motorvoertuig of motorfiets over een weg te rijden, tenzij hij een geldig voor dat motorvoertuig of die motorfiets afgegeven goedkeuringsbewijs bij zich heeft.

Artikel 88, eerste lid, onder sub b, van de WVVC stelt als eis dat motorvoertuigen voorzien moeten zijn van de volgende aanwijzingen:

1. naam of handelsmerk van de fabrikant;
2. op het onderstel of het koetswerk het fabrieksnummer of serienummer;
3. op de motor het motornummer.

Deze aanwijzingen moeten volgens dit artikel op een behoorlijk leesbare plaats in eenvoudig leesbare onuitwisbare tekens zijn aangebracht.

Verder bepaalt artikel 97, aanhef, onder sub a, b en c van de WVVC dat bij of krachtens landsbesluit, houdende algemene maatregelen, voorschriften worden vastgesteld omtrent:

- a. de aanvraag en afgifte van keuringsbewijzen;
- b. het aanleggen, inrichten en beheren van registers betreffende afgegeven keuringsbewijzen;
- c. het verschaffen van inlichtingen uit de sub b bedoelde registers en de kosten van die inlichtingen.

Uit onderzoek blijkt dat er geen landsbesluiten, houdende algemene maatregelen met voormelde inhoud zijn uitgevaardigd.

De respondenten van het OM en het KPC menen dat het WvSr voldoende bepalingen bevat om stellers, omkatters en andere vormen van deelname aan het strafbaar feit te berechten. Het bewijs voor criminele samenwerkingsverbanden levert in de praktijk geen problemen op. Van een samenwerkingsverband in de zin van strafrecht is reeds sprake als opeenvolgende handelingen plaatsvinden door daders die niet per se over het plegen van het strafbaar feit hebben afgesproken. De daders hoeven elkaar ook niet te kennen, aldus het OM. Dus als iemand een auto-onderdeel steelt, een ander de auto omkat en een derde onderdelen monteert, dan kan er in strafrechtelijke zin al sprake zijn van een criminele organisatie. Er moet wel sprake zijn van een samenwerkingsverband met een zekere duurzaamheid en structuur tussen een verdachte en minstens één andere persoon. Ook menen deze respondenten dat de bepalingen in de WVVC voldoende voorzieningen bieden om de keuring en deelname aan het verkeer van gekloonde motorrijtuigen te voorkomen.

2.1.5. Beoordeling

Het feit dat het KPC een procesverloop in een PowerPoint presentatie heeft vastgelegd en voorstellen heeft gedaan om autodiefstal te voorkomen, is toe te juichen. De Raad is van oordeel dat Justitie in enige mate zicht heeft op de aard en omvang van autodiefstal. De Raad acht het instellen van een diepgaand onderzoek door de SOAB van belang om na te gaan welke bevoegdheden ketenpartners kunnen toepassen en eventueel om de informatiepositie van het KPC te bevorderen. Dit bevordert ook de vastlegging van een werkbaar ketenproces. Het is begrijpelijk dat de precaire financiële situatie van het land Curaçao een belemmering vormt voor het verrichten van onderzoeken. De Raad is echter van oordeel dat autodiefstal een maatschappelijk probleem vormt dat een gedegen aanpak vergt. Daarom moeten extra inspanningen worden gedaan om dit maatschappelijk probleem aan te pakken. De Raad benadrukt in dit verband het belang van het Bureau Kwaliteit van het KPC dat nog niet operationeel is. Immers zoals het inrichtingsplan van het KPC voorschrijft is dit bureau onder meer belast met het meten, analyseren en verbeteren "en het verrichten van interne audits." De Raad is daarom van oordeel dat dit bureau zo snel mogelijk geoperationaliseerd moet worden. Dit bureau zou door de uitvoering van deze taken een bijdrage kunnen leveren aan de bestrijding van autodiefstal.

Aan de andere kant acht de Raad het gemis aan zicht op de eventuele criminele samenwerkingsverbanden en (pseudo) garages die betrokken zijn bij het delict een tekortkoming. Het feit dat de stakeholders zijn geïnventariseerd en benaderd, is toe te juichen. Naar het oordeel van de Raad kan door het instellen van een onderzoek inzichtelijk worden of andere partners, zoals de Landsontvanger, ook tot het multidisciplinaire team moeten toetreden.

2.2. Beleid

2.2.1. Criteria

Het thema autodiefstal (voertuigcriminaliteit) moet binnen het KPC zijn ingebed zodat het verrichten van degelijke onderzoeken is geborgd.

Om de transparantie en rechtszekerheid te borgen is voor de strafrechtelijke aanpak van autodiefstal een vervolgingsbeleid nodig.

Er moet een ketenproces zijn waarin de procedures die de stakeholders moeten hanteren zijn vastgelegd. De procedures moeten onder andere het bijhouden van op elkaar aansluitende registratiesystemen bevatten.

Om de informatiepositie van het keten te versterken moet alle algemene informatie over het thema geregistreerd worden om managementinformatie te produceren.⁴ De verzamelde en geregistreerde informatie moet in ieder geval betrekking hebben op de volgende onderwerpen:

- (pseudo) garage met hun respectieve houders die eerder bij het plegen van het feit betrokken waren;
- het aantal autodiefstallen;
- de modus operandi;
- aantal aangiftes;
- de plaats van het delict;
- het merk en het model van de gestolen auto's;
- soort gestolen auto-onderdeel.

Het jaarplan van Justitie moet de prestatie indicatoren vermelden. Prestatie indicatoren zijn van belang om de effectiviteit te meten. In het jaarverslag moet een evaluatie plaatsvinden.

Naast de strafrechtelijke aanpak moet er ook een preventieve aanpak zijn waarvan voorlichting aan het publiek en het treffen van (bestuurlijke) voorzieningen onderdeel vormen.

2.2.2. Inbedding

⁴ Met algemene informatie wordt bedoeld informatie welke niet een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon betreffen.

Volgens het inrichtingsplan van het KPC is de Unit Lokaal Ernstige Criminaliteit (LEC) belast met de opsporing van strafbare feiten die als lokaal ernstig zijn aan te merken en de geprioriteerde thema's, zoals autodiefstal. De Unit LEC bestaat uit een unithoofd, een aantal teamleiders en medewerkers. Het uitgangspunt van het inrichtingsplan is dat naar gelang er behoefte bestaat om een specifiek thema aan te pakken, bijvoorbeeld woninginbraak, dit thema geprioriteerd wordt en een team wordt samengesteld waarin teamleider(s) en medewerkers worden geplaatst. In de praktijk zijn er andere thema's zoals levensdelicten en roofovervallen die relatief meer aandacht vereisen en daardoor jaarlijks geprioriteerd worden. Om toch enige aandacht aan het thema te blijven besteden is het aantal personeelsleden van het Team Voertuigcriminaliteit gereduceerd tot een teamleider en een medewerker en is dit thema onder de unit Veel Voorkomende Criminaliteit (VVC) geplaatst. Kort voor de aanvang van deze inspectie werd het thema, wegens een substantiële toename van het delict, voor de duur van zes maanden weer aan de unit LEC toevertrouwd zodat gebruik kan worden gemaakt van de expertise van de leden binnen deze unit. Het KPC heeft een team bestaande uit 6 leden samengesteld om alle aspecten van dit thema te inventariseren en zicht op de feiten te verkrijgen. De bedoeling is dat dit team daarna een plan van aanpak op schrift stelt om in ieder geval de volgende doeleinden te bereiken:

- de daders die zich schuldig maken aan het delict aanhouden;
- het bewerkstelligen dat alle stakeholders aan het proces worden betrokken;
- aanbevelingen doen om diefstal van auto's en auto-onderdelen te bemoeilijken (preventieve maatregelen).

De bedoeling is dat er twee teams worden samengesteld om het fenomeen aan te pakken. Het KPC beoogt in zes maanden tijd positieve resultaten te behalen doordat naar verwachting de dadergroep niet groot is. Er zijn respondenten die menen dat meer tijd moet worden besteed aan deze problematiek om deze onder controle te krijgen.

2.2.3. Vervolgingsbeleid

Het OM stelt dat de strafeis voor daders van autodiefstal in een OM-beleid is vastgelegd. Er is geen aanwijzing noch een strafvorderingsrichtlijn voor autodiefstal. Een aantal respondenten meent dat de gevorderde en opgelegde straffen niet in verhouding staan tot het gepleegde feit. Deze respondenten stellen dat gelet op de ernst van deze strafbare feiten waarbij de daders serie auto's stelen en aanzienlijke schade aan slachtoffers aanrichten, hogere straffen moeten worden opgelegd.

2.2.4. Registratie

Het team Voertuigcriminaliteit houdt een registratie bij van het aantal gestolen auto's, de merken van de gestolen auto's, de tijdstippen waarin een auto is gestolen, de plaats delict en het aantal aangehouden verdachten. Deze gegevens worden in het Excelsysteem ingevoerd ten einde managementinformatie te produceren. De gegenereerde informatie wordt in het kader van informatie gestuurd werken gebruikt om patrouilles in te zetten bij hotspots in hottimes.

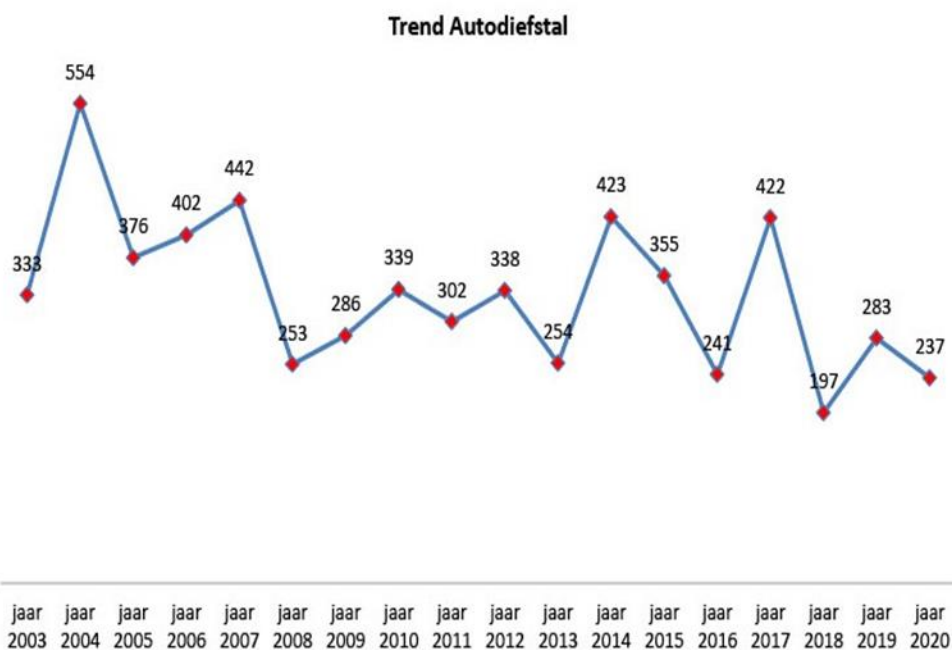
Het KPC heeft een aantal van deze overzichten aangeboden aan de Raad. Het betreft een overzicht van:

1. de trend autodiefstal 2003-2020;
2. de vergelijking van het aantal autodiefstal 2019-2020;
3. het aantal aangehouden verdachten voor autodiefstal in 2020;
4. de merken gestolen voertuigen.

Het eerste overzicht (zie hieronder) geeft de trend aan van gestolen auto's tussen 2003 tot en met 2020. Volgens het KPC is het aantal gevallen van autodiefstal gestegen, waarbij het opmerkelijk is dat de gestolen auto's zelden teruggevonden worden. De Raad constateert dat de jaren 2004, 2007, 2014 en 2017 de piekjaren waren waarin de meeste auto's werden gestolen.

Overzicht 1

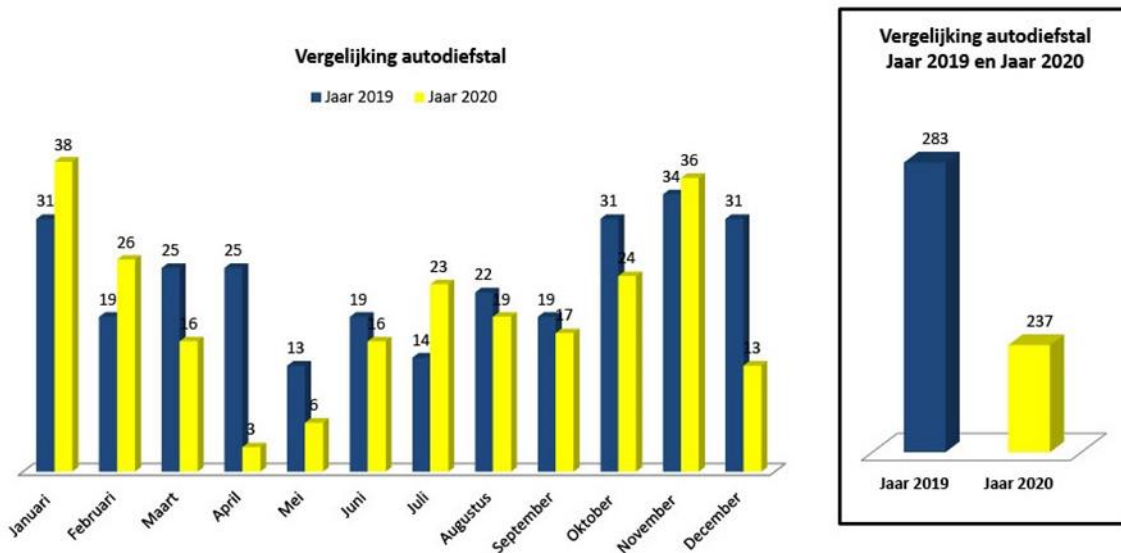
Autodiefstal 2003-2020



Hieronder volgt het tweede overzicht van het KPC waarin een vergelijking van het aantal gestolen auto's tussen 2019 en 2020 wordt weergegeven. Uit dit overzicht blijkt dat in de maanden januari, februari, juli en november 2020 meer auto's zijn gestolen dan in diezelfde maanden van het voorgaande jaar. De Raad constateert dat de overzichten niet zijn geanalyseerd.

Overzicht 2

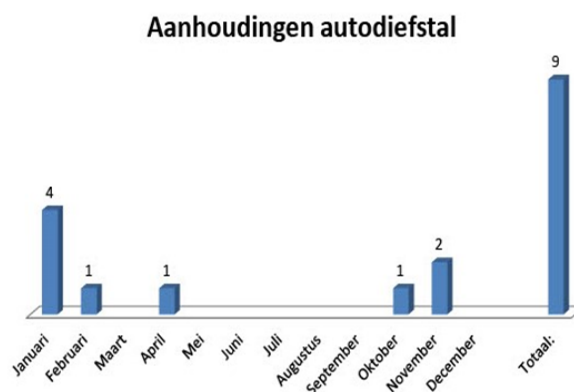
Autodiefstal 2019-2020



Hieronder volgt het derde overzicht met een weergave van het aantal verrichte aanhoudingen in het jaar 2020. Zoals blijkt zijn er in de maanden maart en december en tussen de maanden mei tot en met september geen aanhoudingen verricht terwijl er in die periodes volgens overzicht nummer 3 in totaal 59 gevallen van diefstal van auto's staan geregistreerd. Verder blijkt dat in het hele jaar 2020 9 aanhoudingen zijn verricht. De reden waarom in voormelde periodes geen aanhoudingen zijn verricht, wordt niet vermeld. Het is verder ook niet bekend of de verrichte aanhoudingen tot oplossing van zaken hebben geleid. Een overzicht van verrichte aanhoudingen in de voorgaande jaren was niet beschikbaar.

Overzicht 3

Autodiefstal 2020



Het vierde overzicht zou de merken moeten bevatten van de voertuigen die gestolen zijn. De Raad constateert echter dat de merken niet in het overzicht zijn opgenomen. Evenmin wordt vermeld of de gestolen voertuigen alleen auto's betreffen of dat ook andere soorten voertuigen hieronder vallen. In de wederhoorfase gaf het KPC aan dat het ervoor heeft gekozen om de merken niet in het overzicht te vermelden.

Overzicht 4

Informatie Autodiefstal 2020

Merken van gestolen voertuigen					Total
30	63	4	12		109
17	30	3	2		52
9	9	4	5	1	28
3	8	1	1		13
3	4		2		9
	1		5		6
2	1	1			4
1	2				3
1					1
		1			1
	1				1
			1		1
				1	1
		1			1
1					1
		1			1
1					1
	1	1			2
1					1
69	120	18	29	1	237

Indien nodig vraagt het KPC tevens informatie aan bij bijvoorbeeld de Douane, het Keuringslokaal en ForenSys. Volgens de Douane registreert zij bij import de (beschadigde) motorvoertuigen, de auto-onderdelen en de personalia van de importeurs in het digitaal systeem genaamd Asycuda. De VIN's van de geïmporteerde auto's worden ook in dit systeem ingevoerd. De Douane kan bepaalde informatie met betrekking tot deze aspecten natrekken. In het verleden kwam bijna dagelijks een personeelslid van het KPC bij de Douane om de geïmporteerde beschadigde auto's te fotograferen. Hiermee kon later de identiteit van een geïmporteerde auto worden vastgesteld en bijvoorbeeld worden nagegaan of die auto al dan niet met gestolen auto-onderdelen is gerepareerd. Door gebrek aan capaciteit bij het KPC is er geen personeel beschikbaar om zich hierover te ontfemen en als organisatie heeft de Douane er geen behoefte aan om personeelsleden aan te wijzen of om een speciaal team op te richten om autodiefstal te bestrijden.

De organisatie beseft wel dat dergelijke informatie toegevoegde waarde heeft voor de informatiepositie van Justitie en acht het uitblijven van informatieverzameling een gemis.

Uit het onderzoek blijkt dat ForenSys een spil is in de informatiepositie van het KPC en het Keuringslokaal. Zoals vermeld in paragraaf 2.1.3. registreert ForenSys relevante gegevens over autoschade bij aanrijdingen en andere incidenten. Alle aspecten van deze incidenten worden vastgelegd, bijvoorbeeld: foto's van de omgeving en auto c.q. de auto-onderdelen, plaats van de aanrijding, de stille getuigen, (bijv. remsporen, schade aan de onderdelen van auto's en wegmeubilair) de verklaringen van bestuurders/betrokkenen en getuigen, de personalia van alle betrokkenen en de gegevens van de voertuigen. Dit houdt in dat ForenSys een uitgebreid gegevensbestand heeft opgebouwd. Er zijn forse investeringen gedaan in het softwaresysteem en met een druk op de knop kan managementinformatie worden verkregen en analyses worden gemaakt. Het verzamelen van informatie via de website van ForenSys is van groot belang om bijvoorbeeld de geschiedenis van een voertuig te kunnen traceren. ForenSys heeft het KPC tegen betaling toegang tot zijn databank verschaft. Het Keuringslokaal heeft echter geen toegang tot het systeem omdat het de daarmee gemoeide kosten niet kan dragen. Het Team Voertuigcriminaliteit van het KPC raadpleegt bijna dagelijks het bestand van ForenSys en analyseert de auto's die bij aanrijdingen zijn betrokken. De gegevens van ForenSys worden hierbij vergeleken met die verkregen bij de Douane en de registraties van aangiften van autodiefstal bij het KPC.

Ondanks het feit dat de database van ForenSys een significante ondersteuning biedt aan het KPC, menen de respondenten van ForenSys dat de informatiepositie voor verbetering vatbaar is. Er kunnen betere resultaten worden bereikt als alle stakeholders hun input geven door de procedures en knelpunten waar zij tegenaan lopen te delen zodat de registratie- of softwaresystemen aangepast c.q. geüpgraded kunnen worden. ForenSys staat in ieder geval open hiervoor en heeft een aanzet gedaan door de procedures van de onderneming vast te leggen. De andere stakeholders hebben dit ondanks afspraken echter tot nu toe nagelaten, waardoor het traject niet is afgerond.

Het Keuringslokaal registreert alle gekeurde motorvoertuigen en de personalia van de eigenaren van de gekeurde voertuigen. Er is geen specifieke registratie van geïmporteerde auto's. Met andere woorden het Keuringslokaal heeft geen zicht op de importeurs noch op het aantal nieuwe en tweedehands geïmporteerde auto's. Verder blijkt dat het KPC geen toegang heeft tot de database van het Keuringslokaal.

2.2.5. Ketenproces

In paragraaf 2.1.2. is al vermeld dat er geen ketenproces bestaat voor de aanpak van autodiefstal. Respondenten binnen Justitie erkennen het belang om een beleid te hanteren maar menen dat rekening moet worden gehouden met de hoog geprioriteerde thema's en de beschikbare capaciteit. Het opstellen van een beleid houdt ook in dat er capaciteit moet worden uitgetrokken voor de uitvoering daarvan. Dit doet geweld aan de hoog geprioriteerde thema's waarop Justitie moet focussen. Een dergelijk beleid zou daarom doordacht en realistisch moeten zijn. Ondanks

het feit dat er geen ketenproces is beschreven blijkt dat voornamelijk het KPC en het Keuringslokaal in enige mate afstemmen om bepaalde procedures te hanteren. Er is een gemis aan procedures om de bevordering van autodiefstal te voorkomen.

Het Keuringslokaal geeft geen goedkeuringsbewijs af als gesjoemeld is met het chassisnummer/VIN. In het geval een keurmeester van het Keuringslokaal dit constateert wordt de eigenaar verwezen naar het Team Voertuigcriminaliteit van het KPC. Het KPC moet dan vaststellen of deze auto in het verleden gestolen was en of met het chassisnummer was gesjoemeld. Het Keuringslokaal is niet bevoegd om deze auto's te bewaren. De keurmeester blokkeert de keuringskaart in afwachting van het resultaat van het onderzoek. Dit houdt in dat een andere keurmeester geen goedkeuringsbewijs voor deze auto kan afgeven. Slechts wanneer de keurmeester het keuringsverbod opheft, kan de auto gekeurd worden. Volgens het Keuringslokaal wordt dit verbod slechts opgeheven als het KPC schriftelijk bevestigt dat de auto van de rechthebbende inderdaad was gestolen en dat met het chassisnummer is gesjoemeld. Om de eigenaar van de auto in een dergelijk geval niet onnodig te duperen kunnen bepaalde voorzieningen worden getroffen. Het Keuringslokaal behoudt het recht om de afgifte van een goedkeuringsbewijs te weigeren, aldus de organisatie. De organisatie stelt verder niet over apparatuur te beschikken om bijvoorbeeld digitale controles te verrichten. De ervaring van de keurmeester is dus leidend. De keurmeester kan alleen door waarneming vaststellen of sprake is van mogelijke vervalsing. In het recente verleden werden alle auto's die bij een ernstig ongeval waren betrokken door het Keuringslokaal en het KPC gecontroleerd op 3 aspecten, namelijk: of het aluminium plaatje en de sticker in originele staat verkeren en of het chassisnummer fabrieksmatig was ingeslagen. Deze controles zijn echter gestopt. Een knelpunt is dat het Keuringslokaal met bepaalde defecte keuringsapparatuur kampt. Deze apparatuur is essentieel om het chassis waar te nemen.

De Douane stelt dat de procedures die zij hanteert louter betrekking hebben op het toezicht op de douaneregels. Respondenten ervaren het feit dat het VIN-/chassisnummer en het motornummer van de beschadigde geïmporteerde auto's niet worden vastgelegd (zie paragraaf 2.1.3. onder Douane) als een gemis. Een andere tekortkoming is dat bij de afhandeling van een geïmporteerde beschadigde auto niet wordt vastgesteld of deze auto total loss is. Deze informatie is essentieel om vast te stellen of een geïmporteerde auto mogelijk met gestolen onderdelen is gerepareerd. De Douane stelt dat opsporing van diefstal niet tot haar taak behoort. Desondanks is de organisatie wel bereid hieraan mee te werken. In tegenstelling tot de overige respondenten, geeft de Douane aan dat de organisatie het VIN/chassisnummer en motornummer van geïmporteerde beschadigde auto's registreert. Een auto die uit de VS ingevoerd wordt moet over een document beschikken waarop een geldige titel staat vermeld. Dit document wordt door de Douane gecontroleerd. Beschadigde auto's worden in Amerika meestal op een veiling gekocht. De waarde van de auto wordt achterhaald om de invoerrechten te innen. De Douane voert geen controle uit wanneer een auto geëxporteerd wordt, omdat voor de uitvoer van goederen geen uitvoerrechten betaald hoeven te worden.

2.2.6. Prestatie indicatoren en resultaten

De Raad constateert dat enkele jaarplannen van het KPC aandacht schenken aan het fenomeen autodiefstal. Zoals reeds in paragraaf 2.2.2. vermeld is autodiefstal een thema dat niet hoog geprioriteerd is. Het jaarplan 2013 onderschrijft dat autodiefstal in georganiseerd verband wordt gepleegd. Verder vermeldt dit jaarplan dat het KPC informatie gestuurd moet functioneren waarbij de gegenereerde informatie onder meer voor het bestrijden van autodiefstal moet dienen. Het jaarplan 2016 vermeldt de bestrijding van autodiefstal als één van de prioriteiten. De organisatie beoogde een integrale aanpak waarbij ook aandacht moest worden besteed aan preventie. In dat jaar zijn er prestatie indicatoren gesteld voor de categorie diefstal, woninginbraak en autodiefstal. Het voornemen was om voor deze categorie een oplossingspercentage van 15% te behalen en om 180 verdachten aan te houden. Naar ratio houdt dit in dat in 2016 ongeveer 5% van de zaken moesten worden opgelost en 60 aanhoudingen moesten worden verricht. Voorts is gesteld dat het aantal autodiefstallen onder 300 moest blijven. Het jaarplan 2017 beoogde voor een groot deel dezelfde doelstellingen te bereiken met dien verstande dat de organisatie naar ratio 50 verdachten wilde aanhouden in plaats van 60 die in het voorgaande jaar was gepland.

De Raad constateert dat het jaarverslag 2013 geen melding maakt van de behaalde resultaten. Volgens het jaarverslag 2016 bedraagt het aantal geregistreerde aangiftes 262, waardoor het aantal gepleegde autodiefstallen beneden de voorgestelde norm van 300 is gebleven. De organisatie stelt ook dat 45 verdachten voor autodiefstal werden aangehouden en 26 gevallen van autodiefstal werden opgelost, hetgeen 10% vertegenwoordigt. Dit houdt in dat het aantal beoogde aanhoudingen niet is gehaald maar wel het aantal percentage opgeloste zaken. Het jaarverslag 2017 maakt evenmin melding van de behaalde resultaten. Het verslag vermeldt enkel dat in dat jaar het aantal gepleegde autodiefstallen fors is toegenomen, namelijk van 241 naar 417.

2.2.7. Preventie

De Raad constateert dat het Team Voertuigencriminaliteit een brochure heeft opgesteld waarin preventieve voorzieningen met bijbehorende foto's zijn opgenomen. Deze preventieve voorzieningen hebben betrekking op de volgende aspecten:

Aspecten	Voorzieningen
Het vervangen van sloten	Bij aankoop van een tweedehandsauto moeten de sloten vervangen worden
Wheel locks	Aanbrengen van unieke wielmoeren om te voorkomen dat de autobanden gestolen kunnen worden
Stangsloten	Deze voorziening is achterhaald en levert niet de gewenste beveiliging
Afstand bediening	Nooit aan het zonnescerm hangen
Autosleutels en huissleutels	Altijd gescheiden houden en niet bij de hand laten liggen in de huiskamer
Alarmsysteem	De auto van een alarmsysteem voorzien dat niet op een zichtbare plaats is bevestigd

Stickers	Stickers die aangeven dat een auto van een alarmsysteem is voorzien moeten verwijderd worden
Schuifpoorten (Sliding doors)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ De poorten moeten een voorzieningen hebben om te voorkomen dat deze uit de rail kunnen worden gehaald; ➤ Het branden van de knipperlichten bij het openschuiven van de poort moeten worden uitgeschakeld
Bladderpoorten	<p>De scharnieren van deze poorten moeten aan elke zijde één met de pin naar boven en de andere met de pin naar beneden gericht zijn; of</p> <p>Moet op de pinnen van de scharnieren een ijzeren plaatje of een moer door middel van laswerk bevestigd worden; of</p> <p>Moeten de uiteinden van de pinnen gebogen worden</p>
Reservesleutels	Bij inbraak moet altijd gecontroleerd worden of de reservesleutels weggenomen zijn

De door het Team Voertuigcriminaliteit opgestelde preventieve voorzieningen zijn niet op de website van het KPC geplaatst. Het KPC stelt in het kader van de nieuwe aanpak aandacht te zullen besteden aan preventie.

Verder is er op de website van het KPC ook een aantal preventieve maatregelen tegen autodiefstal gepubliceerd, te weten:

- zorg dat de auto altijd op slot wordt gedaan;
- zorg dat de auto op een locatie waar gangbaar mensen in de buurt zijn en waar verlichting is wordt geparkeerd;
- in de nachtelijke uren nooit de auto op de weg stoppen om een geluid afkomstig uit de motor te controleren of om de bestuurder van een achterop rijdende auto aan te spreken die een aanrijding heeft veroorzaakt;
- monteer een startonderbreker in de auto;
- laat geen waardevolle spullen in de auto achter;
- wees waakzaam bij het stoppen bij een verkeerslicht (op een kruising met verkeerslichten)
- wees waakzaam voor auto's met voornemens om andere auto's klem te rijden;
- wees waakzaam bij het betreden van de garage van de woning of een parkeerplaats;
- wees waakzaam bij de uitgang van een pompstation of geldautomaat (drive thru).

In de wederhoofphase bleek dat het KPC horeca-eigenaren bij verschillende hotspots heeft benaderd en aangegeven welke voorzieningen getroffen moeten worden om autodiefstal tegen

te gaan. Het betreft onder meer het plaatsen van beveiligingscamera's, verlichting en beveiligingspersoneel.

In de wederhoorfase geeft het ministerie van justitie aan dat het streven is om deze criminaliteitsvorm in te dampen. Het KPC beoogt dit te bereiken door onderzoeken te doen en samen te werken met interne en externe partners. Voorts zal de samenleving erbij worden betrokken. De Afdeling Preventie zal op korte termijn een brede preventieve campagne organiseren met als doel het publiek bewust te maken van maatregelen die het zelf kan treffen ter voorkoming/bemoeilijken van ontvreemding van hun voertuig of onderdelen daarvan.

Respondenten vinden dat de introductie van bepaalde procedures bij voornamelijk de Douane en het Keuringslokaal essentieel is in het kader van een preventieve (bestuurlijke) aanpak. Bij de Douane moet worden vastgesteld of een geïmporteerde auto technisch gezien geschikt is om aan het verkeer deel te nemen. Deze gegevens moeten volgens respondenten doorgegeven worden aan het KPC en het Keuringslokaal. Het Keuringslokaal moet de auto's afkeuren wanneer blijkt dat die technisch gezien niet meer aan het verkeer kunnen deelnemen. Het VIN moet dan vernietigd worden, zodat slechts de onderdelen gebruikt kunnen worden.

Volgens respondenten kan de introductie van (bestuurlijke) voorzieningen autodiefstal voorkomen en ontmoedigen. Zoals reeds beschreven worden de total loss verklaarde auto's, waaronder dienstwagens, aan derden verkocht zonder het chassisnummer/VIN van de auto te verwijderen. Deze praktijk achten de respondenten onverantwoordelijk en niet bevorderlijk om het fenomeen te bestrijden. Immers kunnen deze nummers, die de identiteit zijn van total loss verklaarde auto's, overgeheveld worden naar gestolen auto's of worden deze auto's met gestolen onderdelen gerepareerd. Deze praktijk kan als gevolg hebben dat:

- a) een gestolen auto een goedkeuringsbewijs verkrijgt en onder een valse of vervalste identiteit in omloop wordt gebracht;
- b) door klonen een eigenaar zijn auto voorgoed kwijtraakt.

Respondenten vinden dat het noodzakelijk is om voorzieningen te treffen die voorkomen dat een total loss verklaarde auto met gestolen onderdelen wordt gerepareerd, en vervolgens op eenvoudige wijze een goedkeuringsbewijs verkrijgt. Volgens de respondenten zou de keuring van een total loss verklaarde auto slechts na overleg met de handelaar waar de onderdelen zijn verworven moeten geschieden. Het doel is om te bevestigen dat de onderdelen legaal zijn verworven. Bovendien zou een onafhankelijk inspectieorgaan vóór de keuring moeten nagaan of het wrak op een deugdelijke wijze gerepareerd is. De beste oplossing is om een total loss verklaarde auto te registreren en vervolgens te slopen. Het ingeslagen aluminium plaatje waarop het VIN is gegraveerd of de sticker waarop dit nummer is geschreven moet verwijderd worden en het Keuringslokaal moet hierover worden ingelicht. Dit ontmoedigt aan de ene kant de diefstal van auto-onderdelen en het frauderen met het VIN. Aan de andere kant bevordert dit de beschikbaarheid van tweedehands auto-onderdelen. Verder vinden de respondenten dat het noodzakelijk is om regels te introduceren om de sloperijen te controleren en fraude te voorkomen.

Introductie van een herkenningssysteem, bijvoorbeeld een sticker met een barcode op de meest belangrijke onderdelen, kan preventief werken. De toegevoegde waarde hiervan zit in het feit dat deze onderdelen door middel van scannen traceerbaar worden. De sticker wordt zodanig

bevestigd dat dit herkenbaar wordt als daarmee wordt gesjoemeld. Om dit systeem te introduceren is echter de medewerking van de lokale autoagentschappen en de autofabrikanten nodig.

Respondenten van het Keuringslokaal stellen beter aan het proces mee te kunnen werken als de keurmeesters tot buitengewoon agent van politie worden benoemd. Deze personeelsleden hebben de cursus al gevolgd maar de beslissing om hen te benoemen is echter niet genomen. De CCDA heeft voorgesteld om met CAR DNA te gaan werken. De bedoeling hiervan is om alle belangrijke onderdelen met een speciale spray te markeren. Dit is een doorzichtige lijm die niet zichtbaar is en die schilfertjes bevat waarop bepaalde nummers voorkomen. Het voorstel van de CCDA was om deze voorziening vanaf het jaar 2001 te introduceren en om een overheidsinstantie met de registratie te belasten. Deze strategie zou het Keuringslokaal in staat kunnen stellen om de onderdelen van een auto die voor de keuring worden aangeboden te controleren. Een dergelijke controle zou ook mogelijk zijn tijdens verkeerscontroles door de onderdelen voorzien van de CAR DNA met een black light te verlichten. Volgens de vereniging kunnen ook de volgende voorzieningen worden geïntroduceerd:

- Identificatie- (Id.) en barcodestickers;
- VIN etsen op de ramen.

De identificatie- en barcodestickers dienen om de positie van een gestolen auto door middel van een digitale scanner te traceren.

2.2.8. Beoordeling

De Raad acht het positief dat de bestrijding van het fenomeen autodiefstal binnen het KPC is ingebed. De Raad heeft begrip voor het feit dat het KPC door capaciteitsgebrek keuzes moet maken en prioriteiten moet stellen, hoewel dit een tekortkoming is gezien autodiefstal een voortdurend maatschappelijk probleem vormt dat een structurele aanpak vereist. De beslissing van het KPC, ten tijde van het onderzoek, om dit thema op te pakken is toe te juichen. De Raad is ook van oordeel dat de pakkans wordt vergroot door de inzet van de personeelsleden binnen de unit LEC. Die medewerkers zijn specialisten en hebben ervaring met het afhandelen van ernstige criminaliteit. De Raad vraagt zich af of de stelling dat dit thema binnen 6 maanden gecontroleerd kan worden doordat de dadergroep niet groot is, juist is. Er zijn geen concrete aanwijzingen die daarop wijzen. Daarom moet dit thema naar het oordeel van de Raad de nodige aandacht krijgen. De Raad verwacht dat justitie continu aandacht hieraan besteed.

Verder is de Raad van oordeel dat het publiceren van een vervolgingsbeleid essentieel is voor de rechtszekerheid. Het biedt ook inzicht in het beleid.

De Raad acht het positief dat een privéonderneming informatie in haar databank registreert en deze beschikbaar stelt aan het KPC en dat de Douane en het Keuringslokaal ook in enige mate informatie registreren die met het KPC wordt gedeeld. De Raad is echter van oordeel dat de informatie gefragmenteerd is. Immers wordt de door het KPC opgehaalde informatie niet in het systeem van het KPC geregistreerd. Hierdoor mist het KPC een geheel beeld van de

problematiek, wat ook niet bevorderlijk is voor de kwaliteit van de managementinformatie. De ketenpartners moeten naar het oordeel van de Raad de mogelijkheid onderzoeken om een voorziening te treffen om algemene informatie te delen voor het voorkomen van ondermeer autodiefstal. De Raad onderschrijft het standpunt van ForenSys dat afstemming met alle stakeholders welke informatie van belang is voor de bestrijding, tot verbetering van de informatiepositie zal leiden. De Raad onderkent dat het verzamelen van bepaalde informatie door bijvoorbeeld fotograferen, registreren van personalia, inzien van computersystemen van privé instellingen en delen van informatie, nuttig kan zijn voor de opsporing. De Raad benadrukt dat in dit kader bij de verzameling en registratie van informatie de taakuitoefening van elke organisatie het uitgangspunt moet zijn. Voor de justitiële keten is het in ieder geval van belang om rekening te houden met de privacy, mede in het kader van rechtmatige bewijsvergaring.

De Raad is verder van oordeel dat de registratie van het KPC onvolledig is. De overzichten zijn onvolledig en missen toelichting. Alleen in het jaar 2020 is er een overzicht van aangehouden verdachten en een overzicht waarin het aantal autodiefstal met het voorgaande jaar wordt vergeleken. Voorts is er geen plausibele verklaring waarom in een aantal maanden van het jaar 2020 geen aanhoudingen zijn verricht.

Het gebrek aan een ketenproces tast de aanpak van autodiefstal in negatieve zin aan. Bij de beoordeling in paragraaf 2.1.5. is reeds aangegeven dat het feit dat het Bureau Kwaliteit van het KPC niet operationeel is als een gemis wordt ervaren. Naar het oordeel van de Raad zou dit bureau de kwaliteit van het beheer en de taakuitoefening van het KPC positief kunnen beïnvloeden. Dat het KPC afspraken heeft met de Douane en het Keuringslokaal acht de Raad positief maar de Raad is van oordeel dat dit voor verbetering vatbaar is. De Raad is van oordeel dat, mede gelet op het verschil in opvatting tussen de Douane en het KPC over welke informatie de Douane zou moeten registreren, het noodzakelijk is om het ketenproces vast te leggen.

De Raad benadrukt dat prestatie indicatoren van essentieel belang zijn in de rechtshandavingsketen. Het belang zit niet alleen in het feit dat de organisatie de effectiviteit van zijn aanpak kan beoordelen en daarop kan sturen maar ook in de noodzaak om verantwoording af te leggen en toezicht te houden op de justitiële organisaties in een democratische rechtstaat. De Raad is van oordeel dat dit aspect voor verbetering vatbaar is. Prestatie indicatoren worden door het KPC niet consequent vastgesteld noch worden de resultaten consequent geanalyseerd, geëvalueerd en vastgelegd.

Het feit dat het KPC preventieve maatregelen op de website heeft gepubliceerd en horeca aangelegenheden die hotspots zijn heeft benaderd, is toe te juichen. De Raad is voorshands van oordeel dat de voorzieningen van het Team Voertuigcriminaliteit essentieel zouden kunnen zijn in het kader van preventie. Immers hun voorzieningen vloeien kennelijk voort uit wat zij in het veld meemaken. De Raad acht het noodzakelijk dat het managementteam van het KPC deze voorzieningen beoordeelt en bij accordering op de website publiceert. De Raad vraagt zich verder af of het enkel plaatsen van preventieve voorzieningen op de website voldoende is. Bij het uitwerken van de aanpak dient het KPC naar het oordeel van de Raad ook andere methodes om deze voorzieningen op een actieve wijze bekend te maken te overwegen.

De Raad juicht toe dat de ketenpartners verschillende preventieve (bestuurlijke) voorzieningen hebben voorgesteld. De Raad is van oordeel dat de voorgestelde voorzieningen kunnen bijdragen aan preventie. Naar het oordeel van de Raad moet Justitie daarom de haalbaarheid van deze voorzieningen nader onderzoeken.

2.3. Samenwerking

2.3.1. Criteria

Het fenomeen autodiefstal moet door een multidisciplinair team worden aangepakt.

Het team deelt informatie onderling die van belang is in het kader van de bestrijding van het fenomeen.

2.3.2. Multidisciplinair team

Uit onderzoek blijkt dat er geen multidisciplinair team bestaande uit vertegenwoordigers van de geïnterviewde stakeholders (zie paragraaf 2.1.3.) is samengesteld om autodiefstal aan te pakken. In de praktijk blijkt dat er een samenwerkingsverband is tussen het KPC en het Keuringslokaal. Verder blijkt dat het Keuringslokaal geen samenwerkingsverband heeft met ForenSys noch met de verzekerings- en autobranche. De organisatie acht samenwerking met deze ondernemingen wel nodig bijvoorbeeld om de databank van ForenSys te mogen raadplegen. Zoals in paragraaf 3.1.4. is gerelateerd kan de overheid dit niet betalen voor het Keuringslokaal. De samenwerking tussen het KPC en de Douane is in de praktijk beperkt tot afspraken om de import van gestolen motor- en bromfietsen vanuit Europa aan te pakken.

2.3.3. Informatie delen

Respondenten geven aan informatie nodig te hebben om een bijdrage te kunnen leveren aan de aanpak van autodiefstal. Het Keuringslokaal kampt met gebrek aan informatie afkomstig van een aantal stakeholders. De organisatie heeft een verzoek ingediend bij de verzekeringsmaatschappijen om informatie te verkrijgen van bijvoorbeeld auto's die total loss zijn verklaard. Het verzoek van het Keuringslokaal om deze informatie te verkrijgen is echter niet gehonoreerd. Zoals al eerder gerelateerd is deze informatie van belang doordat total loss verklaarde auto's naderhand met gestolen onderdelen worden gerepareerd. Vervolgens wordt getracht om een goedkeuringsbewijs te verkrijgen. Als doorgegeven wordt welke auto's total loss zijn verklaard, kan het Keuringslokaal de betrokken auto's in zijn systeem blokkeren. De eigenaar van de auto moet dan eerst aantonen dat de onderdelen waarmee de auto is gerepareerd legaal zijn verkregen. Gestolen auto's kunnen ook voor hetzelfde doeleinde geblokkeerd worden. Een beter alternatief is om het Keuringslokaal toegang te verschaffen tot het bestand van het KPC waarin gestolen auto's worden geregistreerd, aldus het Keuringslokaal.

De Douane ontvangt geen informatie van het KPC over autodiefstal. Deze organisatie meent dat zij een bijdrage kan leveren als informatie met haar wordt gedeeld. De Douane zou het

importgedrag van deze personen kunnen analyseren. De organisatie ontvangt informatie van ForenSys noch de Douane over de auto's die total loss zijn verklaard. Deze informatie kan ook dienen om analyses te doen bijvoorbeeld door na te gaan of de corresponderende onderdelen zijn geïmporteerd of niet. De Douane ontvangt hierover echter geen informatie van het verzekeringswezen noch ForenSys.

De stakeholders hebben geen samenwerkingsverband met organisaties in Amerika. De behoefte is niet aanwezig doordat in Amerika strenge controles worden uitgevoerd waardoor import van gestolen voertuigen nihil is, aldus de respondenten. In het kader van de bestrijding van diefstal van motor- en bromfietsen vanuit Europa heeft het KPC contact met enkele stakeholders in bijvoorbeeld Duitsland en Nederland. Het komt ook voor dat de Nederlandse Douane contact opneemt met de lokale collega's om na te trekken of een gestolen auto hier te lande is ingevoerd. Hierover ontfermt zich de analyse afdeling "Controle Risicobeheersing Informatievoorziening (ACRI).

2.3.4. Beoordeling

Het ontbreken van een aanpak in een multidisciplinair team is naar het oordeel van de Raad een gemis. De aanpak van autodiefstal moet in een multidisciplinair team plaatsvinden waarin de geïnventariseerde stakeholders zijn vertegenwoordigd. Uiteraard moeten andere partners die een bijdrage kunnen leveren ook tot het team kunnen toetreden.

De Raad is van oordeel dat het delen van informatie sterk verbeterd moet worden. Essentiële informatie wordt niet gedeeld. De Raad is van oordeel dat een voorziening hiervoor moet worden getroffen. Uiteraard zal hierbij rekening moeten worden gehouden met de rol van elke stakeholder, welke rol medebepalend is voor de informatiedeling.

3. Aanbeveling

Algemeen

1. Verricht een onderzoek om de aard en omvang van autodiefstal in kaart te brengen.
2. Draag zorg voor de beschrijving van een ketenproces waarin de taken en verantwoordelijkheden van alle betrokken partners zijn vastgelegd.
3. Introduceer (bestuurlijke) voorzieningen om autodiefstal te voorkomen en neem daarbij de door de ketenpartners voorgestelde voorzieningen in acht.
4. Draag zorg voor een multidisciplinair team om autodiefstal aan te pakken.

Ten aanzien van het KPC

5. Voer een gecentraliseerd applicatiesysteem in om informatie over autodiefstal te registreren.
6. Spreek met het Keuringslokaal en de Douane af welke informatie moet worden geregistreerd.
7. Stel prestatie indicatoren vast voor autodiefstal.
8. Analyseer en evalueer consequent de resultaten aan de hand van de vastgestelde prestatie indicatoren.
9. Beoordeel de door het Team Voertuigcriminaliteit opgestelde preventieve voorzieningen en draag zorg om die bij eventuele goedkeuring op de website van het KPC te plaatsen.

Ten aanzien van het OM

10. Stel een aanwijzing en een richtlijn voor strafvordering op voor autodiefstal.