



VbV, betrouwbare partner in de strijd tegen voertuigcriminaliteit

Jaarverslag Stichting VbV



Beleidsagenda

Het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit volgt de ontwikkelingen op het gebied van voertuigcriminaliteit op de voet. De kennis die wij daarbij opdoen, stelt ons in staat de toegebrachte schade zoveel mogelijk te beperken en nieuwe schade zoveel mogelijk te voorkomen. Op deze manier komen wij op voor het belang van onze private belanghebbenden, zowel particulieren en ondernemers als autoverhuurders, leasebedrijven en verzekeraars.

Wij maken ons daarbij in toenemende mate grote zorgen.

De situatie is alarmerend

De trends die wij waarnemen, zijn zonder meer alarmerend. Na jaren van afname stijgt het aantal gestolen voertuigen de laatste jaren weer. Duidelijk is dat criminele bendes steeds professioneler worden en in staat zijn om in steeds kortere tijd de beveiliging van nieuwe voertuigen en van nieuwe beveiligingsupdates te kraken. Dat gebeurt op een systematische manier, waarbij jonge auto's met een leeftijd van 0-3 jaar favoriet zijn.

Na jaren van daling neemt de diefstal van voertuigen de afgelopen jaren weer fors toe. Zo groeide het totaal aantal definitief vermiste voertuigen in de periode 2010-2013 met 20,5% tot 6.746 voertuigen in 2013.

Het aantal ontvreemde jonge personenauto's (0-3 jaar) nam het afgelopen jaar met maar liefst 45% toe. De bijbehorende schadelast bedroeg

97,9 miljoen euro, een toename met 25% ten opzicht van 2011.

De totale schadelast van alle gestolen voertuigen telde in 2013 op tot 264 miljoen euro. De schadelast ten gevolge van autokraak (braakschade, gestolen onderdelen en goederen) bedraagt jaarlijks 438 miljoen euro. De kosten van deze criminele activiteiten worden voor het overgrote deel op de samenleving afgewenteld, via verzekeringspremies of anderszins.

Wij moeten helaas constateren dat Nederland het autodieven door een aantal weeffouten in de wetgeving en onbedoelde doorwerkingen daarvan niet al te moeilijk maakt. Het gevolg is dat Nederland zich ongewild heeft ontwikkeld tot succesvol exporteur van nieuwe en nagenoeg nieuwe gestolen auto's en onderdelen.

Maar het urgentiegevoel ontbreekt nog

De situatie mag dan alarmerend zijn, bij beleidsmakers lijkt het urgentiegevoel nog te ontbreken. Effectieve maatregelen die 'op de plank liggen', worden nog niet toegepast. Voertuigcriminaliteit wordt nog steeds - en volgens ons ten onrechte - geschaard onder veelvoorkomende criminaliteit en krijgt vaak een lage prioriteit bij de verdeling van de, per definitie schaarse, opsporingscapaciteit.

En ook al is deze lage prioriteit vanuit maatschappelijk oogpunt begrijpelijk en legitiem, de financiële en emotionele impact van voertuigcriminaliteit op voertuigbezitters is en blijft enorm. Bovendien worden gestolen voertuigen niet zelden

ingezet voor zware vervolgcriminaliteit zoals ramkraken, roof- en woningovervallen en zelfs liquidaties.

Benut gezamenlijke slagkracht van publieke en private partijen

Gegeven de toename van voertuigcriminaliteit is het zaak om de gezamenlijke slagkracht van publieke en private partijen in de strijd tegen voertuigcriminaliteit te vergroten en beschikbare middelen optimaal in te zetten. Hier ligt nog veel ruimte voor verbetering. Daarvoor is het nodig om:

- voortaan nog sneller te reageren op nieuwe ontwikkelingen 'in de markt'
- meer informatie van publieke naar aangewezen private partijen te delen
- en daartoe - op zorgvuldige wijze en met maximaal respect voor gescheiden verantwoordelijkheden en maatschappelijke belangen zoals privacybescherming, juridische barrières en schotten tussen partijen weg te nemen

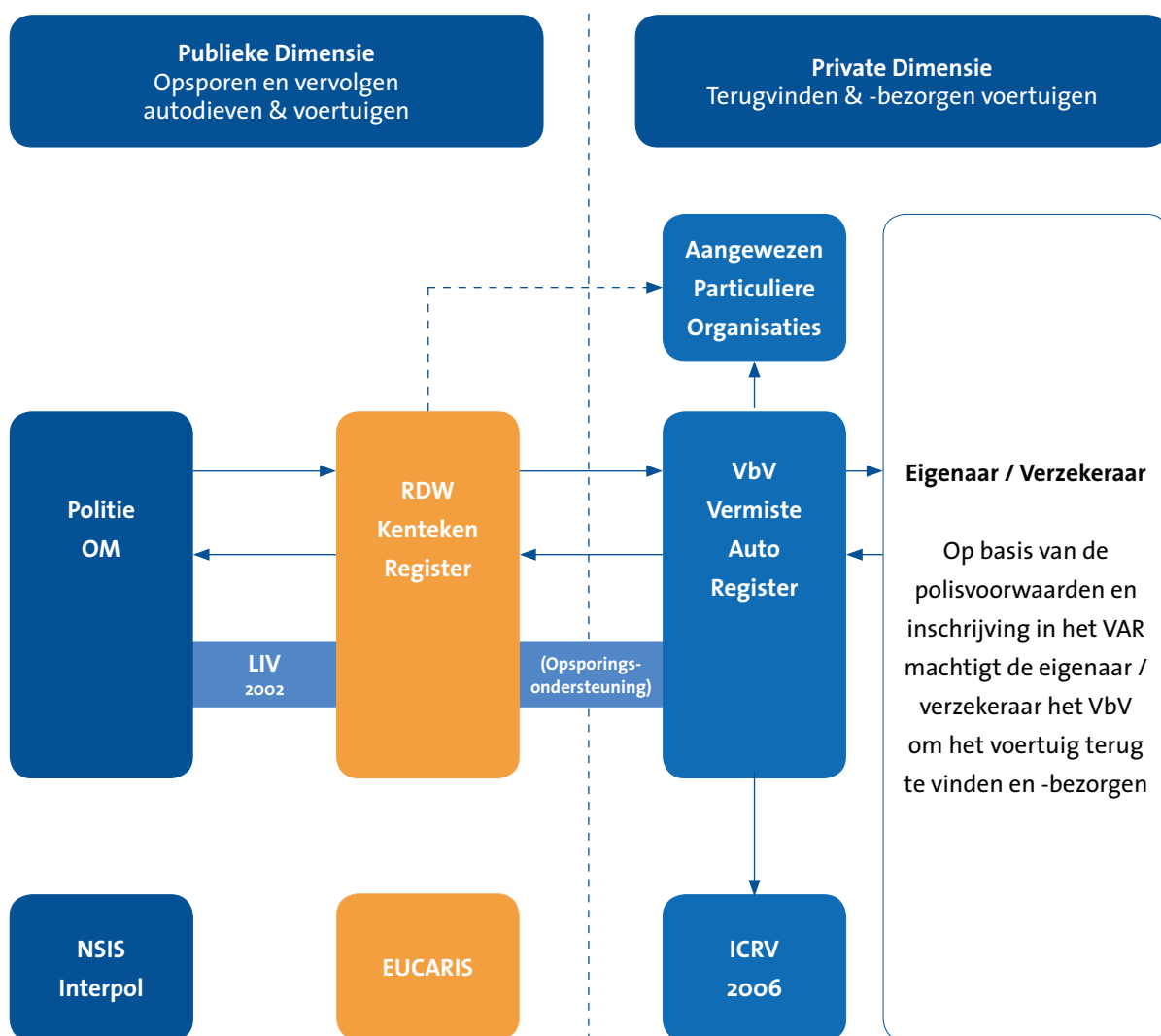
Geef aangewezen private partners meer ruimte en vertrouwen

Daar waar het opsporen en vervolgen van voertuigen en daders een publieke verantwoordelijkheid is en blijft, is het terugvinden en -bezorgen van gestolen voertuigen een taak die onder zorgvuldig geformuleerde randvoorwaarden heel goed door, daartoe aangewezen private partijen, kan worden opgepakt. Deze taakverdeling heeft de Nederlandse overheid al in 1995 voor het eerst zo beschreven. Sindsdien heeft het VbV-Vermiste Auto Register zich bewezen als spil van integer

privaat terugvind- en terugbezorgbeleid van gestolen voertuigen. De volgende figuur illustreert de informatie-uitwisseling tussen betrokken partijen aan de publieke en private kant.

Inmiddels 20 jaar nadat het inzicht ontstond dat de overheid de strijd tegen voertuigcriminaliteit niet alleen kan winnen, wordt het hoog tijd belangrijke publieke informatie in de strijd tegen voertuigcriminaliteit ook echt uit te wisselen met daartoe aangewezen private partners. Dat deze uitwisseling van informatie met het oog op bescherming van de privacy, onder strikte voorwaarden moet plaatsvinden spreekt voor zich. Maar op het moment dat de opsporing staakt, omdat de politie structureel overvraagd wordt, mag het niet zo zijn dat criminelen onbelemmerd met gestolen voertuigen het land kunnen uitrijden, omdat niets wordt gedaan met de informatie die over het gestolen voertuig beschikbaar is.

Uiterste zorgvuldigheid is daarbij voor alle betrokkenen van groot belang: niemand zit te wachten op 'carhunting' en 'wildwest taferelen' bij het terughalen van een gestolen auto. Zo geldt voor alle partijen, en zeker voor de verzekeraars, dat het risico op letselschade als gevolg van een onbezonnen actie om een voertuig terug te halen, niet opweegt tegen de schadelastreductie door het terugkrijgen van het ontvreemde voertuig.



Figuur 1 Schematische weergave van de Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer over verstrekking en gebruik van gegevens uit het Kentekenregister bij opsporing van gestolen voertuigen, vergaderjaar 1994–1995, 23 900 XII, nr. 26 (aangevuld met latere ontwikkelingen).

Beleidsaanbevelingen

Criminelen worden steeds professioneler en zijn steeds sneller in staat om nieuwe beveiligingsmaatregelen te kraken. Welke maatregelen kunnen concreet worden genomen, en wie is daarvoor aan zet? In volgorde van moment van vermissing:

Voorafgaand aan de vermissing

1. **Verbied het bezit van (elektronische) inbraakapparatuur en apparatuur voor het kopiëren van autosleutels**

Autofabrikanten hanteren zorgvuldige procedures rond het bestellen van sleutels, en dat is niet voor niets.

Sleutels vormen immers de directe toegang tot kostbare goederen. In dezelfde lijn zou verwacht mogen worden dat specialistische inbraakapparatuur verboden, of in ieder geval moeilijk te verkrijgen is.

Niets is echter minder waar. In de praktijk is geavanceerde (elektronische) apparatuur die wordt gebruikt bij autodiefstal, zoals startontgrendelende OBD-stekkers, gewoon op internet te koop, ook via Nederlandse websites. Datzelfde geldt voor het dupliceren van autosleutels die normaliter alleen via de importeur kunnen worden nabesteld. De wet voorziet nog niet in strafbaarstelling van deze feiten of kwalificering van duplicering als het faciliteren van de diefstal van het voertuig. Dit is wel dringend gewenst.

Om deze vorm van criminaliteit tegen te gaan, kan de Nederlandse overheid het bezit van specifieke inbraakapparatuur strafbaar stellen. Zo is het bezit van een GSM-jammer al strafbaar (economisch delict) en is het bezit en gebruik van zogenaamde radardetectoren vanaf 2004 strafbaar gesteld. Dat geldt ook voor de handel in deze detectoren.

Direct na ontvreemding

2. **Zorg voor realtime updates van politiedatabases met gemelde vermissingen**

Direct bij binnenkomst van een melding van een vermissing van een voertuig wordt het vermissingsignaal A86 in het Kentekenregister geplaatst. Door middel van het gezamenlijke Aangifteproces van Politie, RDW en VbV wordt binnen twee uur ook het diefstalsignaal A87 geplaatst.

Desondanks kan het gebeuren dat een zojuist als vermist of gestolen gemelde auto niet als zodanig wordt 'herkend' door de publieke ANPR-camera's (camera's waarmee kentekens kunnen worden 'gelezen'). De oorzaak hiervan is dat diverse politiedatabases maximaal één keer per dag worden geüpdatet.

Het VbV-Vermiste Auto Register kan vermissingen realtime aanleveren. Het is maatschappelijk gewenst om van deze mogelijkheid gebruik van te maken.

Omdat de diefstal per definitie eerder plaatsvindt dan de melding, is het ter bescherming van eigendommen van burgers essentieel dat direct kan worden teruggezocht in de ANPR-waarnemingen. Is het voertuig waargenomen en zo ja, op welke plek(ken)? Door gebruik te maken van deze 'broodkruimels' worden criminele patronen blootgelegd en worden indicaties verkregen die van groot belang zijn voor het opsporen en terugvinden van gestolen voertuigen.

Ter voorkoming van crimineel gewin is het van belang dat de bewaartermijn van ANPR-data lang genoeg is om terug te kunnen zoeken, zodra een voertuig als vermist c.q. gestolen is geregistreerd. Uiteraard rekening houdend met grenzen die de privacyregelgeving daaraan stelt.

3. Deel ANPR-hits op ontvreemde voertuigen met gekwalificeerde private partijen zoals het VbV

Een volgende maatregel betreft opvolging van signalen van gestolen voertuigen. Wanneer de opsporing staaft, omdat het de politie aan capaciteit ontbreekt, dient het stokje meteen aan de private dimensie worden overgegeven. Het is

immers niet aan een burger uit te leggen dat zijn auto wel is gezien, maar er verder geen actie is ondernomen. Voorkomen moet worden dat de burger het idee krijgt dat de autodief vrij spel heeft. **Crimineel gewin moet worden voorkomen, ook als de politie wordt overvraagd.**

Na de overdracht kan het VbV een particulier recherchebureau opdracht verlenen het voertuig te volgen. Door het gestolen voertuig te volgen / traceren blijft 'de buit' in beeld. Het doel is de locatie daarvan vervolgens door te melden aan de politie die tot slot met een minimum aan inzet het voertuig in beslag kan nemen en de mogelijk nog aanwezige daders kan arresteren.

Namens belanghebbenden treedt het VbV van oudsher op als gedelegeerd opdrachtgever richting particuliere recherchebureaus. Een integer terugvindbeleid, waarbij strikte protocollen worden gehanteerd en door strikte naleving daarvan 'wild west taferelen' worden voorkomen, is één van de basisfuncties van het Vermiste Auto Register.

4. Laat privacybescherming criminelen geen vrijgeleide geven

Deze maatregel betreft het wegnemen van belemmeringen om informatie over ontvreemde voertuigen te delen tussen publieke en aangewezen private partners.

Gegevens van een auto worden normaliter als privacygevoelig beschouwd, omdat deze rechtstreeks zijn te koppelen aan de bezitter van het voertuig. Uit de vastlegging van kentekengegevens via ANPR kan bijvoorbeeld worden afgeleid waar iemand op welk moment is geweest.

Dit wordt echter een heel ander verhaal op het moment dat het voertuig is ontvreemd. De privacygevoeligheid van een kenteken moet dan feitelijk vervallen. **Geen enkele autobezitter wenst immers dat een crimineel niet alleen van zijn auto, maar ook van zijn privacybescherming kan genieten** en zo vrij spel krijgt om zich crimineel te verrijken.

Bovendien machtigt de eigenaar op basis van de polisvoorwaarden en de inschrijving in het Vermiste Auto Register het VbV en de verzekeraar om over te gaan tot het terugvinden en -bezorgen van zijn auto. Daarom pleiten de verzekeraars ervoor om - uiteraard binnen zorgvuldig geformuleerde randvoorwaarden - het eenvoudiger te maken om snel informatie over de locaties van gestolen voertuigen uit te wisselen met het VbV.

Zorgvuldigheid en bewaking van doelbinding kunnen worden gewaarborgd door het VbV aan te merken als structureel ontvanger van informatie conform artikel 18 WPG (Wet Politie Gegevens).

Terugvinden van gestolen voertuigen en onderdelen

5. Registreer onderdelen stuk voor stuk als vermist of gestolen in het Vermiste Onderdelen Register

Het huidige gebrek aan registratie maakt het mogelijk dat 'gestolen onderdelen' eenvoudig kunnen worden 'gewit'. Daarmee is autokraak/partiële diefstal een zichzelf in stand houdend systeem.

Om deze lacune te vullen, is het VbV gestart met het Vermiste Onderdelen Register. Langs deze weg worden de serienummers van gestolen onderdelen opgevraagd bij de fabrikant en ter beschikking gesteld aan Stop Heling en het Digitale Opkopers Register.

In de praktijk komen partiële vermissingen voor (bijvoorbeeld airbags gestolen uit een auto) en worden onderdelen partieel verhandeld (zoals het navigatiesysteem afkomstig uit een in zijn geheel gestolen voertuig). Het verdient daarom aanbeveling:

- a. Het Kentekenregister zodanig aan te passen dat naast vermissing en diefstal van het gehele voertuig ook de vermissings/diefstalstatus van onderdelen met unieke serienummers kan worden geregistreerd.

- b. Gelijktijdig met voertuigkeuringen, zoals de APK, geautomatiseerd te controleren of een voertuig gestolen onderdelen bevat.

Ontregelen van criminele activiteiten

6. Deel informatie bij 'plankzaken'

Voertuigcriminaliteit is voor veel Criminele SamenwerkingsVerbanden (CSV's) net gewoon werk: dagelijks worden voertuigen gestolen. Omtrent deze veelplegers wordt informatie bijeengebracht (veelal door het LIV), hetgeen leidt tot zaken die met beperkte recherche-inzet tot een goed einde te brengen zijn. Echter ook op dit vlak leidt het structurele vraagoverschot bij de politie veelvuldig tot seponering door politie of OM.

De verzekeraars zijn van mening dat wanneer de opsporing staakt door gebrek aan capaciteit, die zaken waarin tenminste verdere schade voorkomen kan worden, zouden moeten worden overgedragen aan het VbV, als spil van de private partijen die betrokken zijn bij de bestrijding van voertuigcriminaliteit. Het doel daarvan moet zijn om dan, onder strikte voorwaarden, tenminste te voorkomen dat nog meer schade wordt aangericht.

Dat kan concreet door de criminele activiteiten te ontregelen, bijvoorbeeld door een camera op te hangen op de toegangsweg naar een sloperij waarvan bekend is dat daar regelmatig gestolen auto's of onderdelen naartoe worden gebracht.

Het initiatief vanuit het LIV om in overleg met de samenwerkende partners en het OM te onderzoeken hoe en door wie 'plankzaken' en onderzoeken, die 'niet volledig' worden afgerond, verder kunnen worden gebracht, is een goede eerste stap in deze richting.

Schade verhalen op daders

7. Maak collectief regres namens verzekeraars snel mogelijk

Voertuigcriminelen brengen de maatschappij forse schade toe. Schade die primair gedekt wordt uit de premies die de verzekerden samen betalen. Het is dan ook gerechtvaardigd om deze schade te verhalen op de dader en dit zo snel mogelijk te doen. Tegen daders op heterdaad zou naast een strafrechtelijk traject direct een civielrechtelijk traject (vordering uit onrechtmatige daad) moeten worden gestart om aangerichte schade te verhalen.

In dit kader stellen de verzekeraars voor:

- erken het VbV als belangenbehartiger van benadeelden;
- verschaft bij heterdaad-aanhoudingen direct de gegevens omtrent dader en daad aan het VbV om daarmee conservatoire beslagmaatregelen te kunnen nemen en de schade via een civielrechtelijke procedure te kunnen verhalen.

De achtergrond van dit voorstel is dat het voor de verzekeraars nu vaak praktisch onmogelijk is om de tegenwaarde van de gestolen auto's terug te halen, zelfs als de criminelen vermogend zijn.

Wanneer bij een onderzoek naar een criminele bende bijvoorbeeld meerdere gestolen auto's in het spel zijn, baseert het Openbaar Ministerie de strafzaak vaak op slechts enkele, goed gedocumenteerde, aangetroffen voertuigen. Voor de strafmaat maakt het namelijk geen verschil of slechts een tiental of alle betrokken voertuigen worden opgevoerd. Bovendien neemt bij hogere aantallen de kans op fouten toe, waardoor een veroordeling in gevaar zou kunnen komen.

Voor het VbV - vanuit zijn taak om namens verzekeraars, lease- en verhuurbedrijven collectief regres te voeren - betekent dit echter dat een groot aantal voertuigen geen onderdeel uitmaakt van de strafzaak en dat het via andere, meer arbeidsintensieve

kanalen regres moet zien te plegen.

Om de kans op succes van deze verhaal-acties te vergroten, willen verzekeraars in een eerder stadium informatie over de betrokkenen voertuigen ontvangen vanuit het Openbaar Ministerie. Die informatie krijgen zij nu nog niet.

Juridisch raamwerk

8. Transponeer de aanwijzing uit 2006

Naar aanleiding van de fusie die heeft geleid tot het huidige VbV, zijn in 2006 de Ministeriële aanwijzingen voor het Vermiste Auto Register (1995) en Certificering Motorrijtuigenbeveiliging (2005) vernieuwd. Sindsdien is de wet- en regelgeving omtrent kenteken- en politiegegevens aanzienlijk geëvolueerd. Transponering van de aanwijzingen van VbV heeft echter nog niet plaatsgevonden, hetgeen in de dagelijkse praktijk tot suboptimalisatie in de publiek-private samenwerking leidt.

Het verdient derhalve aanbeveling om de wettelijke positie van het VbV als ontvanger van gevoelige informatie uit kenteken- en politieregisters ten behoeve van de bestrijding van voertuigcriminaliteit, te herijken. Daarbij moet de informatiepositie worden versterkt met het oog op het succesvol kunnen terugvinden en -bezorgen van gestolen voertuigen en het voeren van regres.