

Programmaplan AVc 2009 – 2011

Hoevelaken, december 2008

Inhoud	Blz.
Inleiding	3
Hoofdstuk 1: De missie / koers	4
Hoofdstuk 2: Ontwikkelingen m.b.t. het programma	5
Hoofdstuk 3: Stand van zaken lopende projecten	8
Hoofdstuk 4: Activiteiten 2009 – 2011	9
Hoofdstuk 5: Organisatie, menskracht en financiering	13
Bijlagen	
0 Toekomst AVc	14
1 Projectbeschrijving Effective Parts Marking / WOVM	20
2 Projectbeschrijving Malafide Handel	21
3 Projectbeschrijving Werktuigcriminaliteit	22
4 Samenvatting Deelprojecten Transportcriminaliteit	25
5 Samenvatting Deelprojecten Deelprojecten 2009 – 2011 uit PvA Fietsdiefstal	29
6 Samenvatting Deelprojecten Pleziervaartuigen	30
7 Samenvatting Deelprojecten Diefstal Uit en Vanaf	31
8 Samenvatting Deelprojecten Jonge voertuigen	33
9 Projectbeschrijving Bromfietsen	35
10 Projectbeschrijving Certificering	36
11 Voertuigvolgsystemen ¹	38
12 Diefstalcijfers	39
13 Projecten afgerond in periode 2006 – 2009	40

¹ Dit project is toegevoegd nadat het AVc bestuur het programmaplan heeft vastgesteld.

Inleiding

Het huidige driejarenplan loopt eind 2008 af.

Op het jubileumcongres ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van AVc is aandacht besteed aan de toekomst van AVc na 2008. Inleiders hebben aangegeven hoe de positionering van AVc dan zou moeten zijn. In het programmabureau is over het besprokene en de gegeven adviezen doorgepraat. Resultaat hiervan is het rapport van de hand van A.J. Hoek van januari 2008 (bijlage 0).

Het rapport eindigt met de ingrediënten voor het volgende driejarenplan:

1. wat wordt de missie / waarop gaat AVc zich de komende periode richten
2. wat moet dan zeker behouden blijven en welke nieuwe activiteiten, projecten en betrokken partijen (nationaal en internationaal) vloeien daaruit voort
3. wat is de stand van zaken omtrent lopende activiteiten
4. hoe wordt de totale portfolio van resterende en nieuwe activiteiten uitgevoerd, door wie en wanneer
5. wat betekent dit voor de benodigde organisatieopzet, mankracht en middelen en hoe wordt dit zodanig gefinancierd, dat de middelen en de mankracht niet de beperkende factor zijn voor de tijdige realisatie van de voorgenomen activiteiten.

In de volgende hoofdstukken komen deze ingrediënten achtereenvolgens aan de orde.

Hoofdstuk 1: de missie / koers

De Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc) is een samenwerkingsverband van publieke en private partijen:

- RDW / Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Openbaar Ministerie
- Ministerie van Justitie
- Raad van Hoofddcommissarissen van politie
- Verbond van Verzekeraars
- BOVAG
- RAI
- ANWB
- TLN

De partijen werken samen aan de aanpak van voertuigcriminaliteit vanuit de visie dat alleen een overkoepelende aanpak, gezien vanuit de voertuigketen als geheel, effectief kan zijn. In de praktijk werkt AVc ook samenbindend voor andere partijen die soms meer incidenteel met voertuigcriminaliteit van doen hebben, zoals het ministerie van Financiën en de voertuigdemontagesector. De overkoepelende aanpak van AVc wordt naar buiten toe zichtbaar gemaakt doordat alle partijen zich op het terrein van de voertuigcriminaliteit bedienen van een gezamenlijke woordvoering en gezamenlijk cijfermateriaal. Dit Nederlandse model geniet -mede gezien het succes ervan- de belangstelling van andere landen.

De Stichting heeft een programmabureau ingericht met enkele medewerkers uit de breedte van het samenwerkingsverband. Het programmabureau bereidt het programma en de projecten voor en coördineert de uitvoering.

In de loop van 2008 heeft het AVc bestuur gesproken over toekomstige missie. Voor het plan 2009 – 2011 geldt het volgende als koers:

AVc blijft zich richten op de criminaliteit in de vervoerssector.

De in de afgelopen jaren in de praktijk doorgevoerde verbreding naar pleziervaartuigen, fietsen, bromfietsen, werkmaterieel, diefstal uit voertuigen en ladingdiefstallen valt hier binnen.

Internationale activiteiten worden opgepakt ten behoeve van de versterking van de uitvoering van het programmaplan

Hoofdstuk 2: ontwikkelingen m.b.t. het programma

Om de contouren van het toekomstige programma te kunnen vaststellen wordt eerst gekeken naar de ontwikkelingen met betrekking tot voertuigdiefstallen.

In het kort:

- a. Hoewel het totale aantal voertuigdiefstallen nog steeds daalt is het aantal auto's dat na diefstal niet wordt teruggevonden in de afgelopen jaren nauwelijks afgenomen. Voor jonge personenauto's geldt dit in sterkere mate. Het probleem van diefstallen van motorfietsen wordt eerder groter dan kleiner (zie bijlage 11). In 2008 is het aantal diefstallen van lichte bedrijfswagens 5,7% hoger dan in 2007. De conclusie dat de schadelast van voertuigdiefstallen voor verzekeraars niet daalt lijkt gerechtvaardigd.
- b. De criminaliteit die moet worden bestreden is in toenemende mate professioneel, georganiseerd en internationaal van karakter.
- c. De aanpak van fietsdiefstal heeft politieke prioriteit.
- d. Bromfietsdiefstal blijkt een zeer omvangrijk probleem.
- e. Met de werkelijke aanpak van diefstal van pleziervaartuigen, diefstal van werkmaterieel, diefstal uit en vanaf voertuigen en transportcriminaliteit is nog maar nauwelijks een begin gemaakt.²

Ter toelichting:

Ad a.

Voor de categorieën voertuigen die vanaf het begin de aandacht van AVc hebben gehad geldt dat "het laaghangende fruit geplukt is". De aanpak die nu nodig is gaat een slag dieper dan voorheen.

- Er zijn meer gedetailleerde analyses nodig van het probleem (heropzet maand- en jaarstatistieken door LIV / RDW, analyse van MO gegevens van de politie die steeds meer beschikbaar komen, etc).
- Er moet opnieuw en gewapend met meer gedetailleerde feiten op worden aangedrongen dat bepaalde categorieën voertuigen bij fabricage of import worden voorzien van microdots of een andere vorm van "effective parts marking".
- Er moet opnieuw worden vastgesteld hoe technische middelen zoals voertuigvolgsystemen veel vaker kunnen worden ingezet en wat dat betekent voor de opvolgingsprocedure en -organisatie. Inmiddels hebben AVc en VbV op initiatief van de verzekeraars en met instemming van de andere ketenpartners een begin gemaakt met een herbezinning op de bestaande methode van certificering.
- Sommige processen uit de levenscyclus van voertuigen moeten opnieuw tegen het licht worden gehouden om veranderde werkwijzen van criminelen te pareren (beveiliging voertuigdocumenten, import en zelfbouw motorfietsen, handel in onderdelen, e.d.).

Ad b.

Door de maatregelen van de afgelopen 10 jaar is de mogelijkheid voor "simpele diefstal" vrijwel verdwenen. Om een auto te kunnen stelen is meer nodig dan in het verleden: kennis (bijv. hoe de startonderbreker kan worden omzeild), technische middelen (bijv.

² NB: de aanpak van schadevoertuigen kostte AVc 10 jaar; het maken van een sluitende regeling voor Total Loss voertuigen (BR14 / BR16 / KnS) kostte de verzekeraars meer dan 20 jaar. Het hier geschetste beeld is niet somber maar realistisch

om de boordcomputer te manipuleren) en / of voorafgaande woninginbraak (om de originele sleutels te bemachtigen). Om de auto vervolgens te kunnen verhandelen is het door toenemende internationale informatie-uitwisseling tussen instanties nodig de identiteit van het gestolen voertuig te wijzigen of het voertuig te strippen. Door toenemende samenwerking tussen registrerende instanties worden de eisen aan documenten hoger en hebben criminelen ook kennis en vaardigheid op het terrein van documenten en documentvervalsingen nodig. Kortom: waar voertuigen technisch beter beveiligd worden en instanties beter samenwerken wordt het stelen en verhandelen van gestolen auto's complexer. Dat criminelen in staat zijn goed beveiligde jonge auto's te stelen en te verhandelen duidt op professionaliteit en samenwerking tussen criminele specialisten. Hiervoor is het project Jonge Voertuigen opgezet. Feitelijk gaat het daarbij om de aanpak van nieuwe, wijzigende en professioneler wordende criminele methodes.

Met andere landen in de EU en daarbuiten delen we de zelfde criminele organisaties en de zelfde markt voor gestolen voertuigen. De eisen die worden gesteld in Richtlijn 1999/37 EG (over herregistratie in een andere lidstaat) en in Raadsbesluit 2004/919 EG (over de taak van de politie bij grensoverschrijdende voertuigcriminaliteit) worden niet overal even serieus genomen. De kwaliteit van het registratieproces in andere landen is echter wel bepalend voor het aantal in Nederland gestolen voertuigen dat daar tot de registratie wordt toegelaten.

Landen hebben een verschillend beleid m.b.t. het afsignaleren en m.b.t. het vrijgeven van teruggevonden voertuigen. Hierdoor gaan kansen op terugvinden en terugbezorgen verloren, ook voor Nederland. Wanneer Nederland (als voortrekker in de bestrijding van voertuigcriminaliteit in Europa) dergelijke zaken niet aan de orde stelt zullen ze niet worden aangepakt.

- Het project Jonge Voertuigen moet oplossingen bieden voor nieuwe werkwijzen van criminelen.
- Het geluid van AVc moet worden ingebracht in formele internationale gremia van politie (rechtstreeks), van Ministeries van Justitie en BZK's (via de Nederlandse vertegenwoordigingen) en van RDW's (e-Reg, via de Stuurgroep Voertuigcriminaliteit RDW).
- AVc neemt deel in de internationale associatie van beroepsbeoefenaren IAATI, waar vooral de PPS aanpak wordt doorgegeven als model waarmee ook internationaal goed kan worden samengewerkt.
- Transportcriminaliteit is internationaal van karakter. Afstemming is noodzaak.

Ad c.

Het kabinet heeft in zijn Beleidsplan fietsdiefstal aangemerkt als prioriteit. De interdepartementale aanpak "Veiligheid Begint Bij Voorkomen" heeft fietsdiefstal dan ook hoog op het lijstje staan. Het Ministerie van BZK draagt de eindverantwoordelijkheid voor het project fietsdiefstal. Op verzoek van BZK speelt de door AVc opgezette Publiek-Private Stuurgroep Aanpak Fietsdiefstal een coördinerende rol voor de verdere ontwikkeling en de realisatie van alle plannen. In deze Stuurgroep heeft AVc het voortouw. Na de lancering van het fietsdiefstalregister begin 2008 en de groots opgezette nationale campagne tegen fietsdiefstal is een belangrijk deel van de taken van AVc m.b.t. fietsdiefstallen geconcentreerd in het Centrum Fietsdiefstal. De typische AVc taken zijn:

- De coördinatie over de lopende fietsprojecten via de Stuurgroep Aanpak Fietsdiefstal.
- Aanvoerder zijn van het Centrum Fietsdiefstal.
- De uitvoering van het plan van aanpak (bijlage 5)
- De woordvoering over het onderwerp.

Ad d.

Sinds de invoering van de registratieplicht voor bromfietsen ontstaat zicht op het aantal diefstallen. In oktober 2008 is een begin gemaakt met het in beeld brengen van het probleem. Dit vormt de basis voor een plan van aanpak.

- Vanaf begin 2009 zal een project bromfietsdiefstallen worden uitgevoerd.

Ad e.

Voor wat betreft Pleziervaartuigen:

In lijn met de wensen in het project pleziervaartuigen hebben RDW en VbV/Klpd besloten de negatieve registratie van pleziervaartuigen onder te brengen in het MOB-register van de RDW. Dit geeft goede mogelijkheden voor aansluiting van politieregio's en voor spreiding van kennis en informatie. Hiervoor wordt inmiddels een structuur opgezet. De introductie en het gebruik van middelen voor een unieke identificatie vraagt de nodige tijd. Ervaring (met de introductie van het bootpaspoort) leert dat dit langdurig en veelvuldig aandacht vraagt.

Voor wat betreft werkmaterieel

De afgelopen zomer heeft een herbezinning op het project plaatsgehad. De maatregelen die partijen tot nu toe hebben genomen zijn niet voldoende effectief gebleken.

Vooruitkijkend liggen er echter nog goede kansen.

Voor wat betreft Transportcriminaliteit:

Een nieuw convenant (in voorbereiding) tussen het ministerie van EZ en de partijen in de keten maakt voortzetting mogelijk van het programma waar AVc in participeert.

Verwachting is dat een nieuw deelproject monitoring in het geheel zal worden opgenomen.

Voor wat betreft Diefstal Uit en Vanaf:

Het door het AVc bestuur goedgekeurde plan van aanpak bevat een groot aantal acties. Een deel van de acties bevindt zich nog in de fase waarin met partners wordt gezocht naar afstemming, voor een deel zijn pilots opgezet of in gang, sommige acties moeten nog worden opgepakt.

- De in 2008 gestarte projecten pleziervaartuigen, transportcriminaliteit en diefstal uit voertuigen worden voortgezet. Dit geldt ook voor de nieuwe opzet van het PvA werkmaterieel.

Hoofdstuk 3: stand van zaken lopende projecten

In het projectenplan 2006 / 2009 waren 16 projecten opgenomen. Daarvan zijn in de afgelopen periode 9 afgerond. Van drie projecten is pas in de tweede helft van de planperiode een plan van aanpak opgesteld en vastgesteld. Ook de overige 4 lopen nog door, met een vernieuwde aanpak. Daarnaast is eind 2007 een omvangrijk project toegevoegd: Project Jonge voertuigen.

In een overzicht:

		af	loopt	
1	Voertuigvolgsystemen.	v		Veel recente ontwikkelingen. Mogelijk later nieuw project starten
2	WOVM		v	
3	Keuren na Schade	v		
4	Volledige dekking BR-16	v		Vereist nog nazorg van VbV
5	Malafide handel		v	
6	Katvangers	v		
7	Bedrijfserkenningen	v		
8	Einde voertuig	v		
9	Kentekenherkenning	v		
10	Havens	v		Internationale borging blijft continue aandacht vragen.
11	Werkmaterieel		v	
12	Transportcriminaliteit		v	Project in 2008 gestart
13	Fiets		v	
14	Tags	v		
15	Pleziervaartuigen		v	Project in 2008 gestart
16	Diefstal uit		v	Project in 2008 gestart
17	Jonge voertuigen		v	Project in 2008 gestart

Van een deel van de afgeronde projecten is aan het AVc bestuur een eindrapportage gepresenteerd. Het betreft Keuren na Schade, Katvangers, Bedrijfserkenningen / einde voertuig. In bijlage 12 is een korte eindrapportage weergegeven van alle in de afgelopen periode afgeronde projecten.

Hoofdstuk 4: activiteiten 2009 / 2011

Het programmabureau heeft twee soorten taken:

- a. Projectmatige taken
- b. Continue taken

Ad a: projecten.

In de periode 2009 / 2011 zullen de in de tabel genoemde projecten worden uitgevoerd. In bijlagen zijn korte beschrijvingen opgenomen. Volledige beschrijvingen, inclusief mijlpalen, betrokken partijen, etc. staan in de plannen die het bestuur eerder heeft vastgesteld. Wanneer begin 2009 de definitieve tekst van het convenant tussen het ministerie van EZ en de transportsector beschikbaar is zal het project Transportcriminaliteit worden geactualiseerd. Een groot deel van de projecten wordt getrokken door het programmabureau van AVc. Een deel van de (deel-)projecten wordt door anderen getrokken, zoals VbV, het OM en andere AVc partners.

	3		
1		Effective Parts Marking (voorheen WOVM)	Projectbeschrijving bijlage 1
2		Malafide handel	Projectbeschrijving bijlage 2, trekker OM
3		Werktuigcriminaliteit	Projectbeschrijving bijlage 3
4		Transportcriminaliteit	Samenvatting deelprojecten zoals vastgesteld bijlage 4
	1.2	Opleiding, crim. preventie en voorlichting	
	3.1	Werving en selectie	
	4.1	Certificatie veilig parkeren	
	4.2	Bewegwijzering veilig parkeren	
	4.3	Veilig parkeren op bedrijfsterreinen	
	11.1	Ketenbenadering	
	12.1	Civielrechtelijk traject	
	12.2	Informatie uitwisseling in de keten	
	13.1	Internationaal	
	14.2	Publiciteit, extern en intern	
	0	Ontwikkeling gemeenschappelijke strategische analyse / "monitoring"	
5		Fietsdiefstal	
	1.	Aanpak en samenwerking	
	2.	Preventie en toezicht gemeenten	
	3.	Politie en OM	
	4.	Fietsdiefstalregister	
	5.	Centrum fietsdiefstal	
	6.	Identificatie van fietsen	
	7.	Innovatie	

³ De nummering in deze kolom verwijst naar de nummering in de betreffende projectplannen.

6		Pleziervaartuigen	Samenvatting deelprojecten zoals vastgesteld bijlage 6
	1	Collegiale uitwisseling kennis, ervaring en best practices	
	2	Unieke identificatie van vaartuigen	
	3	Negatieve registratie	
	4	Positieve registratie	
7		Diefstal Uit en Vanaf	Samenvatting deelprojecten zoals vastgesteld bijlage 7
	1	Vergroot het aantal voertuigen met laminaatruiten	
	2	Vergroot de bewustwording van de burger	
	3	Vergroot het risico van onachtzaam handelen.	
	4	Zorg dat spullen die (moeten) worden achter gelaten veilig zijn opgeborgen.	
	5	Veiliger parkeerplaatsen	
	6	Zorg voor informatiecoördinatie t.b.v. politie	
	7	Bovenregionale afstemming	
	8	Vergroten inzet dummy buit	
	9/10	Aanpak afzet gestolen goederen en benutten digitaal rechercheren	
	11	Onderzoek regres op veelplegers	
8		Jonge voertuigen	Samenvatting deelprojecten zoals vastgesteld bijlage 8
	1	Technische preventiemogelijkheden	
	2.1	Situatie en locatie	
	2.2	Verzekering	
	2.3	Procedures proefrit en verhuur	
	2.4	Europese contactpunten	
	2.5	Consument	
	3.1	Registratie gekwalificeerde autodiefstal	
	3.2	Aangifte bij verduistering	
	3.3	Thematische aandacht regiopolitie	
	3.4	Prioritaire aanpak gekwalificeerde diefstal	
	3.5	Internationale samenwerking repressie	
	3.6	Publieke samenwerking / keten versterken	
9		Bromfietsen	Projectbeschrijving bijlage 9. Waar mogelijk motorfietsen meenemen, afgestemd met project 8
	1	Analyse van "proefpolder" IJsselland	
	2	Opstellen en uitvoeren PvA	
10		Certificering	Projectbeschrijving bijlage 10.
		Effectiviteit van systemen	
		Bevordering gebruik	
11		Voertuigvolgsystemen⁴	Actiepunten bijlage 11

⁴ Dit project is toegevoegd na de vaststelling van het programmaplan door het AVc bestuur.

Ad b: continue taken

De rol van het programmabureau is ooit beschreven als de "3 M's" :

- mediëren:
het als intermediaire organisatie bewaken van de balans in de aanpak
- modereren:
het op gezag van de betrokken partijen "zorgen dat het gebeurt" en zorgen dat het in beginsel losse netwerk wordt verbonden tot een goed functionerend geheel
- monitoren:
het in het oog houden van het effect van de aanpak en het zo nodig verleggen van de koers.

Om de aandacht voor voertuigcriminaliteit van direct en indirect betrokken partijen vast te houden moet de komende tijd ook aandacht worden geschonken aan de "3 P's" :

- profileren en agenderen:
zorgen dat de onderwerpen en AVc zelf een belangrijke plaats op de beleidsagenda (blijven) innemen
- portfolio beheren:
zorgen dat de onderhanden onderwerpen in focus blijven, passend worden aangepakt en in de beheerfase tijdig worden overgedragen aan andere partijen
- passend organiseren:
zorgen voor een adequate organisatie met voldoende capaciteit in mensen en middelen.

Aan de genoemde rollen (uit het rapport van A.J. Hoek) zit in toenemende mate werk vast. Daarnaast moet worden bedacht dat er, wanneer een project wordt afgerond, vrijwel steeds en gedurende lange tijd nazorg vanuit AVc gevraagd wordt. Soms is dat vanwege de bij AVc aanwezige know-how, soms omdat men ontwikkelingen graag overlaat aan een onafhankelijke partij als AVc. Ook zijn er projecten die in de operationele fase niet bij één organisatie onder te brengen is. AVc blijft dan gemakkelijk het coördinerende aanspreekpunt.

In het programmaplan 2006 / 2009 zijn de continue taken van het programmabureau uitgebreid beschreven. Daarom volgt hier een korte aanduiding.

Algemeen:

- Ondersteuning van het AVc bestuur
- Voorlichtingstaken, zoals de woordvoering, nieuwsbrieven en website
- Afstemming op bestuurlijk niveau met een aantal ministeries en met andere organisaties die geen deel uitmaken van het AVc-bestuur.

Monitoring:

- Maandelijks en per halfjaar publicatie van de cijfers, overleg met het LIV en vraagbaak rond cijfers voor AVc partners en pers
- Het verlenen van medewerking aan criminaliteitsstudies die door partners in binnen- en buitenland zijn geëntameerd.

Nationaal en internationaal:

- Zorg voor de nationale coördinatie van AVc-onderwerpen die in internationaal verband spelen
- Overleg met de meest relevante internationale organisaties die op AVc terrein werken, zoals Europol, EUCPN, Interpol, OVSE, IAATI.

- Voorbereiding van plannen en ondersteuning met kennis ten behoeve van de Nederlandse vertegenwoordiging in internationaal overleg (voornamelijk EU politie contactpunten en EU Police Co-operation Working Party)
- Lobbywerk bij en via leden van het Nederlandse- en het EU parlement en de Europese Commissie, om de aandacht voor het AVc werkterrein, nationaal en op EU schaal te vergroten.

Partnerondersteuning.

- Deelname aan interne preventieorganisaties bij AVc partners.
- Adviseren AVc partner organisaties op het terrein van voertuigcriminaliteit.

Samenwerking

- Afstemming met organisaties binnen de partner-structuur: VbV en LIV
- Overleg met organisaties die geen deel uitmaken van AVc maar die wel van belang zijn voor de aanpak, zoals Stichting M, CCV, STIBA, ARN, VEBON

Hoofdstuk 5: organisatieopzet, menskracht en financiering.

Bij het bespreken van de missie van AVc aan de hand van het rapport van A.J. Hoek heeft het bestuur gekozen voor de optie “verdiep nationaal / blijf bij de leest”. Hierdoor is geen sprake van verruiming van het werkterrein, zoals in de overige twee opties in dat rapport aan de orde is. Het ligt daarom voor de hand om de bestaande organisatie en bezetting van het programmabureau als uitgangspunt te nemen. Hiermee worden niet alleen de projecten uitgevoerd, maar ook de continue taken.

Het PvA transportcriminaliteit van AVc heeft een nauwe samenhang met het convenant tussen EZ en de transportsector. AVc zet de komende jaren extra capaciteit in om de criminaliteitsdoelstellingen van het convenant mede te realiseren. Naar verwachting zullen de lopende onderhandelingen tussen AVc en EZ leiden tot een financiële bijdrage aan AVc om de extra menskracht mede te financieren.

De financiering van het programmaplan 2009 – 2011 zal op de gebruikelijke wijze gebeuren aan de hand van jaarlijkse begrotingen. Er worden de komende jaren geen substantiële verhogingen of verlagingen van de bijdrage per AVc deelnemer verwacht.

Het programmabureau heeft de volgende bezetting

- 0.6 directeur
- 0.8 projectcoördinator
- 1 projectcoördinator, tevens landelijk coördinator voertuigcriminaliteit bij de politie
- 1 projectcoördinator fiets
- 0,5 extra projectcoördinator transportcriminaliteit
- 1,2 administratieve ondersteuning

Hierboven heeft het Verbond van Verzekeraars toegezegd dat vanuit het VbV 1 fte projectleidercapaciteit wordt geleverd.

In geval buiten dit plan om extra inzet van AVc wordt gevraagd voor bijzondere onderzoeken of ondersteuning van internationaal overleg zal worden gezocht naar extra menskracht en ad-hoc financiering.

Toekomst AVc

Inleiding

1. In deze notitie wordt naar aanleiding van het 10-jarig bestaan van AVc kort geschetst waar AVc nu staat en wat is bereikt. Tevens wordt nagegaan wat in de toekomst nodig is, mede aan de hand van de betekenis van de inleidingen van de sprekers op het jubileumcongres. Daarmee wordt een eerste aanzet gegeven voor het komende driejarenplan (2009–2012) van AVc. Deze notitie is bedoeld als kapstok voor een oriënterende discussie in het bestuur over de ontwikkeling van AVc in de komende jaren.
2. De opbouw is als volgt:
 - wat is de afgelopen 10 jaar bereikt
 - wat zijn de aandachtspunten uit de inleidingen op het jubileumcongres
 - wat is de betekenis daarvan voor AVc
 - wat zou de toekomstige positionering van AVc moeten zijn
 - wat zou dit betekenen voor de organisatie en de financiering
 - wat zijn de ingrediënten voor het komende driejarenplan.

Resultaten 10 jaar AVc

3. De samenwerking in de afgelopen 10 jaar heeft veel opgeleverd. In de eerste plaats is de problematiek op de kaart gezet en hebben partijen zich als maatschappelijk betrokken spelers kunnen profileren. In de tweede plaats is er natuurlijk de forse daling van de voertuigcriminaliteit; een resultaat dat er niet om liegt. Tenslotte is al doende de samenwerking tussen de aangesloten partijen geïntensiveerd; het beleid en de inzet van de partijen is thans veel beter op elkaar afgestemd. Daarmee is AVc een instituut op het eigen terrein geworden. Tegelijkertijd is ook meer in het algemeen bewezen, dat een publiek-private samenwerking, met een praktische opzet en aanpak, aansprekende resultaten kan boeken.

Aandachtspunten jubileumcongres

4. Sommige opmerkingen van de verschillende sprekers op het jubileumcongres zijn op te vatten als aandachtspunten voor AVc die nadere verkenning verdienen. In telegramstijl is het volgende over het voetlicht gekomen:
 - Stan Dessens:
 - in de huidige netwerksamenleving regelen organisaties hun eigen veiligheid
 - de overheid maakt deel uit van de netwerksamenleving
 - de overheid heeft als specifieke rol de samenhang te bewaken
 - in AVc komen de verschillende partijen samen
 - dat heeft goed gewerkt en zal ook goed blijven werken in de toekomst

- Arie IJzerman:
 - AVc is een succesvolle PPS / alle lof voor de mensen van AVc
 - de werkwijze van AVc sluit aan op het preventiebeleid van de overheid
 - transportcriminaliteit / ladingdiefstal wordt nu goed opgepakt (IJzerman noemt hier overigens andere partijen dan AVc)
 - fietsendiefstal is een actiepoint van het kabinet; goede impuls van AVc (fietsenregister)
 - de samenwerking loont / ga zo door

- Cyrille Fijnaut:
 - voertuigcriminaliteit is nog steeds springlevend
 - volgens het IRT-rapport is de voertuigbranche criminogeen; daaraan is (ook door AVc) nog niets gedaan
 - in Europees verband wordt op politie- en justitierrein meer mogelijk (volgens opzet nieuwe "grondwet") door meerderheidsbesluitvorming
 - tot nu toe echter heeft dit geen politieke prioriteit: zie dunne bezetting en dito bevoegdheden van Europol
 - wel signalen dat het gaat verbeteren
 - AVc zou zich dan ook meer internationaal moeten bewegen

- Bob Hoogenboom:
 - op EU-schaal is voertuigcriminaliteit een fors probleem / transnational crime
 - problematiek wordt versnipperd aangepakt / heeft geen prioriteit / wordt niet aangestuurd
 - er is "nergens zoveel inspanning voor voertuigcriminaliteit als buiten de politie"
 - AVc is exponent / voorloper van een nieuwe veiligheidsarchitectuur; de staat voorbij
 - de praktijk is de heersende PPS-ideologie en PPS-abstracties reeds lang voorbij
 - er zijn netelige kwesties, zoals commerciële belangen, privaat weet veel meer, snelle recycling van ambtenaren, hypocrisie van de industrie
 - bezie het breed en integraal (en internationaal)
 - Gideonsbende-karakter van AVc is kracht en tegelijk ook zwakte
 - de focus ontbreekt / de paradox van het vele
 - het vele leidt tot een burn-out risico
 - AVc moet focussen en wel op mobilisering / preventie / internationaal.

Betekenis

5. AVc is onmiskenbaar een succes. Het gaat er echter om ook in de toekomst succesvol te blijven. Uit de diverse inleidingen van de sprekers zijn de volgende lessen voor AVc te trekken:

- Stan Dessens:
 - criminaliteitsbeheersing valt thans kennelijk onder het paraplubegrip veiligheid (ook Bob Hoogenboom hanteert het begrip veiligheidsarchitectuur)
 - de overheid laat zich in de praktijk slechts met tegenzin betrekken / betrokken houden bij het bewaken van de samenhang; het onderwerp moet blijkbaar hoog genoeg op de agenda staan
- Arie IJzerman:

- het maakt de overheid ogenschijnlijk niet uit welke partij iets aanpakt; AVc heeft geen aanpakmonopolie en moet zich steeds opnieuw positioneren
 - Cyrille Fijnaut:
 - AVc (en ook anderen) richt zich primair op objecten / preventie en dus in mindere mate op personen / repressie
 - een grensoverschrijdende problematiek vergt een internationale aanpak; zeker nu daar ook mogelijkheden voor zijn of komen
 - Bob Hoogenboom:
 - voertuigcriminaliteit is een transnationaal probleem (dit gaat verder dan een Nederlands probleem, waarbij we soms last hebben van de werkwijze van andere landen); dit vergt een integrale en internationale aanpak
 - AVc reageert slagvaardig op nieuwe zaken, maar voor sommige onderwerpen en in bepaalde fasen van uitwerking is een meer gestructureerde aanpak wenselijk
 - AVc waaiert nu uit in de breedte; soms is juist meer diepte wenselijk (focus)
 - er wordt een overmatig beroep gedaan op de inzet van een beperkt aantal mensen.
6. Deze lessen zijn te vertalen in een vijftal thema's die van belang zijn voor het functioneren van AVc in de toekomst:
- heroverweging missie:

Voertuigcriminaliteit in een hoogconjunctuur scoort niet hoog. Aanhaken bij het issue veiligheid is wel modieus voor de overheid, maar zou AVc in de richting van het subject en repressie doen bewegen, wat kan leiden tot verminderde belangstelling van de private sector. Op het eerste gezicht bieden aansluitende issues als "vermogensdelicten" en "ontgroezeling" meer mogelijkheden, al staan ook deze niet echt hoog in de belangstelling. Ook gewoon bij de leest blijven is een goede optie, omdat het tij altijd weer keert.
 - hogere positie op de beleidsagenda:

In de beleidslevenscyclus (probleemerkenning, beleidsformulering, oplossing, beheer) vormt de politieke en bestuurlijke aandacht een S-curve; na een langzame aanzet volgt een versnelling, daarna stabilisatie en terugval. Diefstal van auto's is min of meer opgelost en genereert nog maar beperkte bestuurlijke energie. Andere onderwerpen ondervinden nog te weinig probleemerkenning. Op de agenda staan nu wel fietsen en transport. Wellicht moet AVc naast de huidige profilering op auto's, zich bewuster op die issues profileren die op een bepaald moment in zwang zijn.
 - AVc als logische keus:

Zowel bij bijvoorbeeld fietsendiefstal als bij transportcriminaliteit blijkt AVc zich min of meer te moeten invechten om mee te mogen doen. Als permanente organisatie en gegeven het huidige trackrecord zou dat niet zo moeten zijn. Ofwel de overheidspartijen binnen AVc dragen de sterke kanten van AVc onvoldoende uit, ofwel AVc wordt te veel met een enkel onderwerp (autodiefstal) geassocieerd.
 - internationale aanpak:

AVc heeft altijd internationale activiteiten ontplooid, maar de steun daarvoor bij de partners was beperkt. Sommige onderwerpen, met name autodiefstal, transport en waarschijnlijk ook vaartuigen hebben nadrukkelijk een internationale component. Internationale samenwerking en synergie zijn

voorwaarde voor verder succes in eigen land. In de landen waar Nederlandse gestolen auto's verdwijnen zijn goede verbindingen en sterke partners nodig om herregistratie van gesignaleerde auto's te stoppen. Tot op heden beperkt AVc zich tot het verlenen van assistentie aan enkele landen die daarom hebben gevraagd. Ter versterking van de internationale aanpak moet ofwel dit laatste worden geïntensiveerd, ofwel moet de ketenregie vanuit internationaal perspectief worden opgezet.

- focus, gevarieerde aanpak en financiering:
Door veel aan te pakken ontstaat het risico dat per onderwerp onvoldoende wordt bereikt. Zeker als alle plannen van aanpak doorgaan, dreigt een serieus capaciteitstekort. Per onderwerp zou gekozen moeten worden wat de aard van de aanpak moet zijn: verkennen (bereiken van probleemmerken of loslaten), keten organiseren en samenhangend beleid uitwerken (beleidsformulering), projecten uitvoeren en ontwikkeling monitoren (oplossen), dan wel consolideren van de samenwerking en de gekozen aanpak (beheren). De organisatie van de activiteiten, de bezetting en de financiering dienen hieraan te worden aangepast en te zijn afgestemd op de workload.

Gewenste positionering

7. Over de missie van AVc dient een keuze gemaakt te worden:

- verdiep nationaal / blijf bij de leest:
Hou de missie beperkt tot de voertuig / vaartuig sector. Deze beperking levert tot nog toe ruim voldoende werk en resultaat op en heeft het voordeel van de duidelijkheid. Helaas levert deze missie steeds minder (publieke én private) bestuurlijke aandacht op en slechts beperkte middelen. Hierdoor ontstaat het risico dat AVc in de periferie terecht komt en daardoor minder effectief wordt.
- verruim internationaal:
Streef een positie na als internationale speler op het gebied van de beheersing van voertuigcriminaliteit. Dit vergt nieuwe relaties (zoals EC, Europol / Interpol, voertuigindustrie, internationale verzekeringskoepels), een nieuwe opzet en nieuwe aanvullende financiering vanuit internationale verbanden. Deze optie vergt de nodige tijd, maar kan indirect voor de beheersing van de voertuigcriminaliteit in Nederland zeer effectief zijn.
- verbreed nationaal:
De missie wordt verbreed tot andere onderwerpen en issues, zoals bijvoorbeeld kunst- en antiekdiefstal of oplichting / fraude, waardoor meer kan worden aangepakt en de bewezen effectiviteit ook aan andere onderwerpen ten goede kan komen. Deze optie heeft het voordeel dat AVc hoger op de agenda kan komen en meer kan bereiken. Wel moet dan worden bewaakt dat de organisatie in staat is alle onderwerpen voldoende aandacht te geven.

8. Een verkennende discussie binnen het programmabureau van AVc heeft tot de volgende uitspraken over de richting van de gewenste positionering geleid:

- verdiep nationaal: uitgangspunt is de AVc kern activiteit op de huidige mobiliteitsonderwerpen; behoud een scherp profiel, met de nodige focus
- verruim internationaal: het EU Raadsbesluit over voertuigcriminaliteit van december 2004 bevat onderdelen van de pps-formule van AVc. Dit besluit is op Nederlands initiatief en in afstemming met AVc tot stand gekomen. Het besluit vergt echter -blijkens recente evaluatie- op EU niveau zowel regie als ondersteuning. AVc zou op beide niveaus een rol kunnen spelen. Hiermee

- kunnen ook de huidige internationale activiteiten van AVc van legitimatie en financiering worden voorzien.
- verbreed nationaal: toevoeging van andere onderwerpen dragen het risico van focusverlies / verwatering van AVc in zich; wel kan de AVc-aanpak voor andere onderwerpen worden gepromoot, waarmee AVc een adviesrol naar zusterorganisaties kan opbouwen.
 - per saldo: AVc zou de huidige positionering moeten prolongeren met voldoende ruimte voor internationale impulsen en een adviesrol bij het klonen van de opzet.
9. Met de huidige rol van AVc als ketenregisseur is weinig mis. De rol die AVc vervult, wordt breed gesteund en dient dan ook te worden gecontinueerd. Deze rol is ooit beschreven als:
- mediëren:
 - het als intermediaire organisatie bewaken van de balans in de aanpak
 - modereren:
 - het op gezag van de betrokken partijen "zorgen dat het gebeurt" en zorgen dat het in beginsel losse netwerk wordt verbonden tot een goed functionerend geheel
 - monitoren:
 - het in het oog houden van het effect van de aanpak en het zo nodig verleggen van de koers.

Indachtig de lessen voor de toekomst kan daaraan nu worden toegevoegd:

- profileren en agenderen:
 - zorgen dat de onderwerpen en AVc zelf een belangrijke plaats op de beleidsagenda (blijven) innemen
- portfolio beheren:
 - zorgen dat de onderhanden onderwerpen in focus blijven, passend worden aangepakt en in de beheerfase tijdig worden overgedragen aan andere partijen
- passend organiseren:
 - zorgen voor een adequate organisatie met voldoende capaciteit in mensen en middelen.

Bijbehorende organisatie en financiering

10. De organisatie hangt sterk af van de missie die voor AVc wordt gekozen. Bij internationale verruiming of nationale verbreding dient de organisatie opnieuw te worden doordacht. In alle gevallen, ook bij handhaving van de huidige missie, dient de capaciteit van AVc te worden gezien.
- In oorsprong was er ruimte voor overall programmamanagement en voor projectcoördinatie. Met meer beheersmatige werkzaamheden werd toen nog geen rekening gehouden. Het programmabureau is echter -dankzij de verhoogde aandacht voor het onderwerp- vraagbaak geworden voor mensen in de partnerorganisaties en daar buiten. Tegelijkertijd is het aantal inzetbare projectcoördinatoren teruggelopen, neemt het aantal te coördineren projecten toe (zeker als een aantal voorliggende plannen van aanpak in uitvoering worden genomen) en ontstaat meer behorend werk.
11. Het opnieuw bezien van de benodigde capaciteit heeft uiteraard ook gevolgen voor de financiering. Tot op heden is het aantal aandachtsgebieden alleen maar toegenomen en is de bekostiging constant gebleven. Elke draagvlakverbreding (meer betrokken organisaties / meer contribuanten) heeft wel geleid tot meer

werk, maar - door gelijktijdige contributieverlaging - niet tot meer inkomsten. Daardoor is bij het programmabureau de rek er uit. Daarin moet nu verandering worden gebracht. Terecht is steeds gepleit voor een verdere verbreding van het draagvlak. Voor een deel is dit gelukt, maar er zijn nog steeds partijen die wel meeliften op het succes van AVc, maar niet meebetalen. Voor de partijen die wel bijdragen geldt dat de contributie relatief laag is. Oplossingen ter verruiming van de financiële armslag kunnen, naast draagvlakverbreding, wellicht tevens gevonden worden in het aantrekken van doelsubsidies (zoals voor Fiets gerealiseerd, voor Transportcriminaliteit in bespreking met EZ en voor Internationaal nu incidenteel geregeld).

Ingrediënten driejarenplan

12. In het komende driejarenplan zijn uitspraken over de volgende onderwerpen van belang:

- wat wordt de missie / waarop gaat AVc zich de komende periode richten
- wat moet dan zeker behouden blijven en welke nieuwe activiteiten, projecten en betrokken partijen (nationaal en internationaal) vloeien daaruit voort
- wat is de stand van zaken omtrent lopende activiteiten
- hoe wordt de totale portfolio van resterende en nieuwe activiteiten uitgevoerd, door wie en wanneer
- wat betekent dit voor de benodigde organisatieopzet, mankracht en middelen
- hoe wordt dit zodanig gefinancierd, dat de middelen en de mankracht niet de beperkende factor zijn voor de tijdige realisatie van de voorgenomen activiteiten.

Arend Jan Hoek

Projectbeschrijving Effective Parts Marking (EPM, voorheen: WOVM)

Steeds meer deskundigen zien EPM als de ultieme manier om voertuigdiefstallen te ontmoedigen en het aantal drastisch te doen verminderen. In de afgelopen jaren heeft het programmabureau van AVc -in samenspraak met collega-pps-organisaties in Australië (NMVTRC) en Zuid Afrika (BAC) veel energie gestoken in het vergaren van kennis en ervaringen en in nationaal en internationaal lobbywerk.

EPM zal alleen effectief zijn wanneer de toepassing in de hele EU een verplichting is voor alle nieuw te importeren / te produceren voertuigen.

Voertuigfabrikanten zijn hier op tegen en voeren een felle anti-lobby.

Verzekeraars hebben zich tot op heden afzijdig gehouden .

De door AVc aangevoerde lobby is effectief gebleken. De EU commissie heeft opdracht van de EU ministerraad om een impact analyse uit te (laten) voeren naar verplichte invoering.

Overleg met de Commissie heeft uitgewezen dat een dergelijk onderzoek -op zijn vroegst in 2009- zal worden uitbesteed aan een extern bureau. Het is zaak dat het externe bureau een goede opdracht krijgt en stevig begeleid wordt. Het programmabureau AVc mag en zal daarbij ondersteunend zijn.

Naar verwachting zal ten minste het eerste halfjaar van 2009 gewerkt worden aan de opzet van het onderzoek / de opdracht. Na de aanbesteding kan een verdere planning van het traject worden gemaakt.

Projectbeschrijving Malafide Handel

In 2006 is het project malafide handel opgezet, met als doel een gezamenlijke aanpak van malafide autobedrijven.

De volgende activiteiten zouden worden uitgevoerd:

1. Inventarisatie van informatiebronnen en beschikbare gegevens over (al dan niet erkende) autobedrijven.
2. Opstellen van een Interventieplan, inclusief opstellen van een (concept-)convenant gegevensuitwisseling ten behoeve van een gezamenlijke aanpak.
3. Uitvoeren van pilots, waarbij op basis van informatie vanuit diverse bronnen bedrijven kunnen worden aangepakt.

Ad 1:

Een groot aantal partijen is geraadpleegd. De enige die gestructureerd informatie over autohandel en de erkende bedrijven heeft geleverd is de RDW. Andere partijen beschikten niet over relevante informatie of een structuur waarlangs deze verzameld en doorgegeven kan worden. Incidenteel leveren sommige andere organisaties informatie. Vooralsnog is dit geen probleem. Analyses door het LIV gemaakt geven zicht op een groot aantal erkende bedrijven die ten minste nader onderzocht dienen te worden. Mogelijk moeten in de toekomst ook andere informatiebronnen worden gecreëerd.

Positief resultaat is dat partijen elkaar gevonden hebben in de uitwisseling of verrijking van informatie.

Ad 2:

De aanpak (van het nader onderzoek, mogelijk uitlopend op vervolging, belasting- en bestuursmaatregelen) is in handen van het OM. Het OM heeft de nodige maatregelen getroffen voor informatie-uitwisseling tussen partijen en plannen opgesteld voor de daadwerkelijke aanpak. Afspraak is dat gegevens worden geleverd via de "trechter" van LIV.

Ad 3:

Het Functioneel Parket coördineert de verdere afspraken, vnl. richting VROM, FIOD-ECD e.a. .

Plan voor 2009 e.v., onder leiding van het OM:

1. Het LIV zorgt voor vernieuwde analyses.
2. Het LIV levert over de meest verdachte bedrijven een rapportage aan het OM (Functioneel Parket)
3. Het FP geeft leiding aan daadwerkelijk onderzoek door verschillende relevante (handhavings)instanties en zet waar van toepassing vervolging in.
4. Evaluatie van de werkwijze.
5. Opstellen en doen vaststellen van toekomstige samenwerking.

Projectbeschrijving Werktuigcriminaliteit.

1. Aanleiding

Criminaliteit rondom werktuigen is allang een AVc-onderwerp. Sinds medio 2007 is een gemengd samengestelde publiek-private werkgroep van verzekeraars, BMWT en politie opnieuw hiermee bezig.

Mede op verzoek van het AVc-bestuur zijn in april jl. de projectdoelstellingen en aanpak opnieuw gezien. Naar aanleiding hiervan wordt het volgende plan van aanpak voorgesteld.

2. Samenvatting

Deel van de totaalproblematiek van voertuigcriminaliteit is werktuigcriminaliteit.

Werktuigcriminaliteit speelt zich af in een klein wereldje, waarin een beperkte groep criminelen betrekkelijk vrij spel heeft. Het betreft echter bepaald geen kleine criminaliteit maar er is sprake van een aantal criminele samenwerkingsverbanden. Het gaat om dure voertuigen/machines waarmee snel en gemakkelijk groot geld wordt gemaakt.

Deze werktuigen kunnen bij ontvreemding -diefstal of verduistering- niet direct worden vervangen door uit voorraad leverbaar nieuw materieel. Niet zelden staat dan de bedrijfcontinuïteit op spel. In dergelijke gevallen zal de ondernemer dan ook niet al te scrupuleus zijn, als onderhands vervangend materieel wordt aangeboden. Kortom de integriteit van de branche is daarmee in het geding.

2.1 Integrale aanpak

Vanwege de betrokkenheid van georganiseerde criminaliteit en het branchebelang vergt de problematiek de nodige aanpak. De betrekkelijke kleinschaligheid van werktuigcriminaliteit maakt het haalbaar om er inderdaad paal en perk aan te stellen.

Het onderwerp is echter ook complex en weerbarstig. Dat heeft te maken met de aard van het werkmaterieel. Het betreft veelal lastig identificeerbare voertuigen en machines. Daarbij kenmerkt de wereld van het werkmaterieel zich door een eigen manier van onderhuur en uitleen.

Verzekeraars spelen op hun beurt daarop in.

Daarom is een integrale benadering nodig: van preventieve en repressieve maatregelen.

3. Preventie

Preventie betreft zowel het object als adm. organisatorisch waarbij met name de verzekeringsaspecten van belang zijn. Van technopreventie en een zorgvuldiger manier van verzekeren bij acceptatie en schadevergoeding zijn directe resultaten te verwachten

3.1 Werkwijze branche

Bij de veelvoorkomende constructies in de branche van onderhuur en/of uitleen, wordt de vermissing niet altijd tijdig onderkend.

Actie 1. Branche geeft folder uit met preventietips vooral gericht op sleutelbeheer

3.2 Identificatie

Het gaat veelal om niet-gekenkende voertuigen en uitsluitend niet-gekenkende werktuigen. De juiste omschrijving ervan (met de nodige bijzonderheden) laat te wensen over, vooral bij objecten die dateren van voor 1998. Sinds dat jaar werd de conformiteitsverklaring verplicht gesteld waarmee alle nodige specificatie voorhanden is. De conformiteitsverklaring wordt echter als uniek gegeven nog onvoldoende gebruikt. Dat speelt parten zowel bij de verzekering (in geval van acceptatie en uitkering bij vermissing) als bij de politie (het doen van aangifte en signalering), als ook bij eventuele identificatie in de opsporingspraktijk.

Actie:2. Verzekeraars en branche introduceren een “paspoort” voor de oude werktuigen die nog geen conformiteitsverklaring hebben. Verzekeraars en branche promoten het paspoort en de conformiteitsverklaring.

3.3 Verzekering

Verzekeraars gaan vaak te werk via een inboedel-achtige constructie waarin een pakket werkmaterieel wordt verzekerd en niet alle objecten afzonderlijk. Dat wil zeggen dat de specifieke bijzonderheden in geval van vermissing bij schadevergoeding ook geen rol kunnen spelen.

Actie 3. Verzekeraars veranderen deze praktijk door paspoort of conformiteitsverklaring als voorwaarde te stellen bij acceptatie en uitkering.

3.4 Technopreventie

Het gaat daarbij niet alleen om “hang en sluitwerk” waarmee diefstal kan worden voorkomen, maar ook om betaalbare methoden om in geval van diefstal of verduistering de objecten te achterhalen en identificatie ervan in de opsporingspraktijk bij aantreffen mogelijk te maken. Recent is sprake van een apart college van deskundigen voor de beveiliging van werkmaterieel.

Actie 4. Branche promoot technopreventie door ruiten kentekenen, microdotting etc.

Actie 5. VbV en BMWT promoten tracking & tracing-voorzieningen.

Actie 6. Verzekeraars stellen toepassing van technopreventie als voorwaarde.

4. Repressie

De repressieve aanpak kan worden geplaatst in het kader van informatiegestuurde politie (IGP). Om werktuigcriminaliteit de nodige prioriteit in de opsporing te kunnen toekennen, zullen eerst aard en omvang ervan inzichtelijker moeten worden. Daarvoor is om te beginnen de stroomlijning van het aangifteproces van belang. Vervolgens kan van de nodige analyse sprake zijn om uiteindelijk te komen tot gerichte opsporing.

4.1 Aangifte

Aangifte doen is problematisch omdat vaak niet duidelijk kan worden gemaakt wat precies (de omschrijving van) het object is. Dit geldt voor de aangever, maar ook voor de aangifte opnemende politieambtenaar. De voertuigen kunnen weliswaar worden gesignaleerd in het mobiele objectenregister van de RDW maar daarvoor zijn natuurlijk wel de nodige specifieke kenmerken nodig.

Dit soort aangiften moet daarom van adequate begeleiding worden voorzien. Aangiften werkmaterieel lenen zich doorgaans niet om opgenomen te worden als normaliter met doorsnee aangiften het geval is

Actie 7. Coördinator RHC verzorgt een handleiding via PolitieKennisNet en de mogelijkheid voor aangifte op afspraak bij een regionale gespecialiseerde politiefunctionaris.

4.2 Signalering

De aangifte zal z.s.m. gevolgd moeten worden door een adequate signalering.

Actie 8 Het mobiele objectenregister van de RDW wordt verder ingericht voor de registratie van de nodige te onderscheiden objecten, afgestemd op het aangifteproces.

4.3. Rol LTT

Omdat werktuigcriminaliteit. bovenregionale en (inter)nationale dimensie heeft, zullen aangiften centraal moeten worden beoordeeld en geanalyseerd. Concreet betekent dat: de regionale aangiften worden doorgeleid naar het landelijk team transportcriminaliteit (LTT) van het KLPD..

Het LTT speelt in dit verband al jaren een centrale rol. Het LTT heeft door samenwerking met het VbV en het BVOM als enige instantie zicht op het totaal van werktuigcriminaliteit. De LTT-functionaliteit is niet alleen nodig voor controle op de aangifte en signalering (RDW, SIS en ASF), maar ook voor analyse. Het LTT analyseert nu trends en ontwikkelingen op strategisch niveau, maar zou ook tactisch/operationeel meer kunnen bieden.

Analyse op dadergroepen zou in samenwerking met de dienst Ipol van het KLPD kunnen plaatsvinden met name via de zgn. Monitor Bovenregionale Middencriminaliteit. Dit analyse-instrument brengt criminele samenwerkingsverbanden in beeld, waaronder nu al die van voertuigcriminaliteit in het algemeen.

Actie 9. Voor de voorgestelde functie van het LTT is autorisatie van KLPD en RHC nodig. Hetzelfde geldt voor het opnemen van werktuigcriminaliteit in de Ipol-montor. Actie coördinator RHC.

4.4 Bovenregionale Recherche

Eerst als sprake is van inzicht in de landelijke problematiek (via 4.1 t/m 4.3) kan via de geëigende procedure van prewering en projectvoorstellen een daadwerkelijke Boven Regionale aanpak tot stand komen.

Samenvatting Deelprojecten Transportcriminaliteit⁵

Project 1.2 ; Opleiding, Criminaliteitspreventie, Voorlichting

1. Onderwerp: Opleiding
2. Doel van het project: meer kennis over transportcriminaliteit bij politie
3. Beoogd resultaat:
 1. Het onderwerp ladingdiefstal maakt deel uit van het overleg regiovertegenwoordigers.
 2. Ook op Politiekennisnet wordt aandacht geschonken aan ladingdiefstal.
4. Deelnemers aan werkgroep: Politie, met daar waar nodig ondersteuning van div. partijen.
5. Leider werkgroep: Politie
6. Coördinatie: AVc
7. Middelen: eigen organisatie
8. Eventuele nadere beschrijving: In dit project worden ook de mogelijkheden gezien van internationale kennisuitwisseling middels contactpunten cq politieacademie. Met politiekennisnet zijn reeds gesprekken gevoerd, het gaat hier om de aanlevering van content en wie hiervoor verantwoordelijk is.

Project 1.2; Opleiding, Criminaliteitspreventie, Voorlichting

1. Onderwerp: Certificering beveiliging bedrijfsvoertuigen
2. Doel van het project: actualiseren certificeringregeling bedrijfsvoertuigen
3. Beoogd resultaat: adequate certificering van beveiligingsproducten voor bedrijfsvoertuigen en onderdelen daarvan (bijv. zeilen)
4. Deelnemers aan werkgroep: Verzekeraars, TLN, Politie
5. Leider werkgroep: VbV
6. Coördinatie: AVc
7. Middelen: eigen organisatie
8. Eventuele nadere beschrijving: Uit AVc cijfers blijkt dat 3 type opleggers verantwoordelijk zijn voor 70 procent van de diefstallen. Doordat steeds nieuwe beveiligingsproducten op de markt komen is het goed de beveiligingsmogelijkheden te actualiseren.

Project 3.1; Werving en selectie

1. Onderwerp: Screenen buitenlandse medewerkers
2. Doel van het project: realiseren dat ook aan niet inwoners van Nederland die werkzaam zijn in de transportbranche eisen t.a.v. een verklaring van goed gedrag kan worden gesteld.
3. Beoogd resultaat: internationale afspraken over de verklaring van goed gedrag van burgers van lidstaten die in andere lidstaten gaan werken.
4. Deelnemers aan werkgroep: EZ, BZK, Just, TLN, EVO
5. Leider werkgroep: TLN
6. Coördinatie: AVc
7. Middelen: eigen organisatie
8. Eventuele nadere beschrijving: Onderwerp heeft niet alleen betrekking op security maar ook op safety en gaat verder dan de Transportbranche. In het kader van de safety richtlijnen heeft de transportbranche wel een groot belang in deze.

⁵ Dit zijn de deelprojecten zoals beschreven in het begin 2008 vastgestelde plan van aanpak; over de voortgang wordt separaat gerapporteerd. De deelprojecten lopen door in het plan 2009 – 2011. Het plan zal begin 2009 aan de hand van het dan te sluiten convenant tussen EZ en Transportsector worden geactualiseerd.

Project 4.1: Veilige parkeerplaatsen

1. Onderwerp: Certificering beveiligde parkeerplaatsen
2. Doel van het project: 1. realisatie van een instituut
2. certificering van parkeerplaatsen.
3. Beoogd resultaat: Certificering van categorieën van parkeerplaatsen.
4. Deelnemers aan werkgroep: V&W, TLN, Verzekeraars, Routiers, Politie
5. Leider werkgroep: VbV
6. Coördinatie: AVc
7. Middelen: eigen organisatie
8. Eventuele nadere beschrijving: Beschikbaar is een voorlopige categorie indeling. Er is een relatie naar internationale initiatieven zoals IRU, Setpos, Label.

Project 4.2: Veilige parkeerplaatsen

1. Onderwerp: Verwijzing naar bewaakte parkeerplaatsen
2. Doel van het project: plaatsing van borden langs wegennet
3. Beoogd resultaat: Internationaal erkende verwijzing middels borden langs het wegennet.
4. Deelnemers aan werkgroep: V&W, Verz, TLN, Politie
5. Leider werkgroep: V&W
6. Coördinatie: AVc
7. Middelen: eigen organisatie
8. Eventuele nadere beschrijving: Het onderwerp heeft relatie naar de certificering van parkeerplaatsen.

Project 4.3: Veilige parkeerplaatsen

1. Onderwerp: Parkeerplaatsen op bedrijventerreinen
2. Doel van het project: Doen van voorstellen om meer beveiligde parkeerplaatsen op gemeentelijke bedrijventerreinen te realiseren.
3. Beoogd resultaat: Meer beveiligde parkeerplaatsen op bedrijventerreinen, bevorderen aanleg beveiligde parkeerplaatsen op toekomstige bedrijventerreinen.
4. Deelnemers aan werkgroep: V&W, EZ, TLN, EVO, CCV.
5. Leider werkgroep: EZ
6. Coördinatie: AVc
7. Middelen: eigen organisatie
8. Eventuele nadere beschrijving: Betreft een zwaar onderwerp dat mogelijk in een nieuw convenant past.

Project 11.1; Keten slachtoffer, opsporing, vervolging, verhaal

1. Onderwerp: Casusbeschrijving
2. Doel van het project: Inzichtelijk maken van de rollen die vervuld worden in de keten, herkenbaar maken van knelpunten, met als doel optimalisering van de samenwerking.
3. Beoogd resultaat: meer inzicht, verbeterde samenwerking
4. Deelnemers aan werkgroep: Politie, OM, Verzekeraars, TLN, V&W, EZ, EVO
5. Leider werkgroep: AVc
6. Coördinatie: AVc
7. Middelen: eigen organisatie
8. Eventuele nadere beschrijving: Onderwerp heeft een relatie met het deelproject interne publiciteit.

Project 12.1: Civielrechtelijk traject

1. Onderwerp: Regres
2. Doel van het project: Ontwikkelen van een model procedure t.b.v. benadeelden om verhaal te halen op de verdachten van diefstal van lading. Op deze wijze worden potentiële dieven cq helers ontmoedigd.
3. Beoogd resultaat: een model procedure die landelijk kan wordt ingevoerd.
4. Deelnemers aan werkgroep: Politie, OM, Verzekeraars (w.o. VbV),TLN
5. Leider werkgroep: Verzekeraars
6. Coördinatie: AVc
7. Middelen: eigen organisatie
8. Eventuele nadere beschrijving:
Op dit terrein is veel ervaring opgedaan door het team ladingdiefstal van het BRT Z.O.
Voor de informatie uitwisseling over de verdachten worden convenanten afgesloten met de OvJ in den Bosch. Deze werkwijze kan als model dienen.

Project 12.2; Keten slachtoffer,opsporing, vervolging, verhaal

1. Onderwerp: Informatie uitwisseling
2. Doel van het project: De verschillende samenwerkende partijen beschikken over de voor hun organisatie relevante informatie.
3. Beoogd resultaat: Gestroomlijnde, structurele informatie uitwisseling
4. Deelnemers aan werkgroep: Politie, OM, TLN, EVO, Verzekeraars
5. Leider werkgroep: AVc
6. Coördinatie: AVc
7. Middelen: eigen organisaties
8. Eventuele nadere beschrijving: Inventarisatie van de huidige informatie uitwisseling, benoemen van de knelpunten en het doen van verbetervoorstellen.

Project 13.1: Internationaal

1. Onderwerp: Internationale politie samenwerking
2. Doel van het project: Bevorderen dat (meer) internationale samenwerking tot stand komt bij de aanpak van ladingdiefstal
3. Beoogd resultaat: Europol en Interpol schenken aandacht aan de internationale samenwerking bij de bestrijding van ladingdiefstal.
4. Deelnemers aan werkgroep: Min BZK,Justitie,Politie, AVc
5. Leider werkgroep: Politie
6. Coördinatie: AVc
7. Middelen: eigen organisatie
8. Eventuele nadere beschrijving:

Project 14.2: Publiciteit

1. Onderwerp: Externe voorlichting
2. Doel van het project: zorgen dat de gezamenlijke aanpak van transportcriminaliteit meer bekend is.
3. Beoogd resultaat: Betere bekendheid van samenwerking en resultaten.
4. Deelnemers aan werkgroep: TLN, Verbond Verzekeraars, Politie.
5. Leider werkgroep: AVc
6. Coördinatie: AVc
7. Middelen: eigen organisaties
8. Eventuele nadere beschrijving: Binnen AVc is al de Communicatie Advies Commissie actief. Het onderwerp transportcriminaliteit/ladingdiefstal zal hier worden ingebracht om de strategie te bespreken en afspraken te maken over woordvoering..

Project 14.2: Publiciteit

1. Onderwerp: Interne voorlichting
2. Doel van het project: zorgen dat de gezamenlijke aanpak van transportcriminaliteit meer bekend is aan de basis van de verschillende organisaties.
3. Beoogd resultaat: Betere bekendheid van samenwerking binnen de samenwerkende organisaties.
4. Deelnemers aan werkgroep: EZ, Verbond van Verzekeraars, Politie, TLN, EVO
5. Leider werkgroep: EZ
6. Coördinatie: AVc
7. Middelen: eigen organisaties
8. Eventuele nadere beschrijving: Gestart kan worden met een inventarisatie van de huidige communicatie kanalen en de mogelijkheden die hierbij worden geboden.

Samenvatting Deelprojecten 2009 – 2011 uit PvA Fietsdiefstal

Onderwerp	Actie
1. Aanpak en samenwerking	<ul style="list-style-type: none"> – Stuurgroep Fietsdiefstal – Opstellen en besluitvorming aanpak
2. Preventie en toezicht gemeenten	<ul style="list-style-type: none"> – Invullen regierol – Analyse per gemeente – Meer fietsstallingen – Meer toezicht / BOA's – Afhandeling gevonden fietsen
3. Politie en OM	<ul style="list-style-type: none"> – Inzet op controles bij handel en op straat – Inzet op diefstal / heling – Inzet op doorrechercheren – Inzet op veelplegers en regio aanpak – Interne campagne bij politie
4. Fietsdiefstalregister	<ul style="list-style-type: none"> – Onderhoud en beschikbaarstelling door RDW – Vulling door fabrikanten en politie
5. Centrum fietsdiefstal	<ul style="list-style-type: none"> – Borgen en uitdragen kennis – Beheer website – Ontwikkelen en verspreiden toolkits
6. Identificatie van fietsen	<ul style="list-style-type: none"> – Aanbrengen framenummers en chips – Uitwerking verplicht framenummer per 2011
7. Innovatie	<ul style="list-style-type: none"> – Onderzoek preventiemogelijkheden – Realisatie on-line readers na proefperiode

Samenvatting Deelprojecten Pleziervaartuigen⁶

1: collegiale uitwisseling kennis, ervaring en best practices

De politievertegenwoordigers van de regio's hebben grote behoefte aan een plaats waar zij permanent terecht kunnen met vragen, waar zij kennis en ervaringen kunnen uitwisselen. Er moet worden uitgezocht hoe dit binnen de politieorganisatie in te passen is.

2: unieke identificatie van vaartuigen

- Stand van zaken m.b.t. de werking van HIN/CIN goed in kaart brengen en advies uitbrengen voor een verbetertraject.
- Uitzoeken of oudere pleziervaartuigen vrijwillig van een HIN/CIN kunnen worden voorzien, door wie, hoe, etc.
- Eigenaren ertoe over te halen, een bootpaspoort in te vullen, waardoor de boot herkenbaar wordt (in sommige politieregio's gebeurt dit; een deel van de verzekeraars stelt dit inmiddels op advies van het VbV verplicht).
- Afstemming van de verschillende vormen en inhoud van bootpaspoorten.
- Het verder bevorderen van de herkenbaarheid van vaartuigen. Deze moet worden uitgewerkt en zo mogelijk onderdeel worden van het acceptatiebeleid van verzekeraars.

3: negatieve registratie

Diefstalmeldingen bij politie zouden automatisch naar een centraal punt moeten worden doorgestuurd (vergelijkbaar met auto's); als centraal punt kan dienen LAVA of het MOB van de RDW. De haalbaarheid hiervan moet worden uitgezocht.

4. positieve registratie.

Het ANWB plan, zowel als het RDW plan voor positieve registratie moet worden besproken. Voor- en nadelen moeten worden afgewogen, waarna het AVc bestuur een advies aan de Minister van V&W uitbrengt. Het advies zal moeten aandringen op registratie van alle pleziervaartuigen en zal de mogelijkheden daartoe weergeven.

⁶ Dit zijn de deelprojecten zoals beschreven in het begin 2008 vastgestelde plan van aanpak; over de voortgang wordt separaat gerapporteerd. De deelprojecten lopen door in het plan 2009 – 2011

Samenvatting Deelprojecten Diefstal Uit en Vanaf

Actie 1.1:	Aftrap bijeenkomst autobranche en verzekeraars Instellen implementatie werkgroep Implementatie Instellen begeleidingcommissie
Partijen:	Verbond van Verzekeraars, RAI, BOVAG, VbV, AVc
Actie 2.1	De ANWB geeft voorlichting en preventie advies in de Kampioen en Tour Actief over hoe diefstal vanaf en uit auto's te voorkomen.
Partijen:	ANWB, VbV
Actie 2.2	De ANWB verstrekt (eigen) spiegelhangers die aangeven dat er niets in de auto aanwezig is. Op zich is dit een preventie middel maar heeft ook effect op de bewustwording van de burger)
Actie 2.3	De ANWB heeft aangegeven dat haar leden last hebben van de diefstal in Drenthe, Zeeland en op de Veluwe. De toeristische gebieden zijn in trek bij de "trekhaak toeristen", zij plaatsen hun auto op een afgelegen plaats en gaan de omgeving in met de fiets. Een fietstransfer zou een oplossing kunnen zijn, de parkeerplaats zou dan bewaakt kunnen worden door vrijwilligers van de ANWB.
Partijen:	ANWB
Actie 2.4	De ANWB gaat op regionaal niveau informatie verstrekken aan toeristen. Men kan hierbij een beroep doen op vrijwilligers binnen de vereniging. Voorwaarde is echter dat de ANWB beschikt over de hotspots om de inzet te kunnen verantwoorden.
Partijen:	ANWB, LIV/ KLDP, Politie
Actie 2.5	Het Verbond wil aan de leden de communicatie verzorgen, de leden (verzekeraars) dienen zelf het initiatief te nemen om met de burger (verzekerden) te communiceren. Het Verbond vervult een enthousiasmerende en faciliterende rol naar haar leden .
Partijen:	Verbond van Verzekeraars, VbV
Actie 2.6	De politie beschikt over diverse contactmogelijkheden met de burger. Het effectief inzetten van de politie op het onderwerp bewustwording vraagt om een soort handleiding over wat men zoal kan doen. AVc en/ of de politie coördinator voertuigcriminaliteit gaat een dergelijk handboekje/ checklist schrijven en beschikbaar stellen aan de plaatselijke politie. Hierin kunnen initiatieven zoals het verwijzen naar veilige parkeerplaatsen, uitdelen van flyers (bij evenementen) het graveren van de postcode in bijvoorbeeld navigatiesystemen en de fluoriderende hanger worden beschreven.
Partijen	AVc, Politie
Actie 3	Breng mogelijkheden om onachtzaam handelen te ontmoedigen in beeld en werk deze uit tot concrete mogelijkheden voor partijen.
Partijen	AVc, Verbond van Verzekeraars, VbV, Politie, VNA/lease,
Actie 4.1	Met de leverancier de mogelijkheden bespreken voor een nieuw handzamer model en de mogelijkheden om eigen logo's te printen op de steelbag.
Partijen	VbV

Actie 4.2 Partijen:	De ANWB neemt de 'steelbag' in haar assortiment op. ANWB
Actie 4.3 Partijen:	Verzekeraars en leasemaatschappijen kunnen eveneens een goed medium zijn om de 'steelbag' meer gebruikt te krijgen. Naast schadereductie kan de 'steelbag' eveneens marketing en/ of commercieel doel dienen (met eigen logo erop). AVc, Verzekeraars, VNA (leasemaatschappijen), Leveranciers, VbV
Actie 4.4 Partijen:	Het plaatsen van mediakluisjes in parkeergarages, zodat media apparatuur daar veilig opgeborgen kan worden. Voor de parkeergarages is het belangrijk dat zij geen imagoschade lijden. AVc, ANWB, Qpark
Actie 5 Partijen	De autogebruiker moet zijn auto op een veilige parkeerplaats of in een veilige parkeergarage kunnen parkeren. VbV, CCV
Actie 6.1 Partijen	Schrijf een advies voor de Raad van Hoofddcommissarissen t.b.v. informatie coördinatie diefstal uit. AVc of politie
Actie 7.1 Partijen	Zorg voor bovenregionale afstemming veelplegers politie
Actie 8.1 Partijen	gesprekken voeren over dummy buit VbV
Actie 9/10: Partijen	Aanpak afzet gestolen goederen en benutten internet rechercheren Politie
Actie 11: Partijen	Onderzoek regres op veelplegers Politie, OM, AVc, VbV

Samenvatting Deelprojecten “Jonge Voertuigen”

1. Technische preventiematrixen

- 1.1 RAI, BOVAG, Verzekeraars (VvV)
- 1.2 Pon (VW-Golf is nr. 1 top tien diefstalrisico)
- 1.3 Politie Amsterdam Amstelland (laminaatruiten politievoertuigen)

2. (Administratief-)organisatorische preventie

2.1 Situatie/locatie

- 2.1.1 RAI & BOVAG, Verzekeraars (VvV): maatregelen bij bedrijfsvoorraden
- 2.1.2 CCV: gemeenten, veilige parkeerplaatsen

2.2 Voertuig

- 2.2.1 Verzekeraars: premie-afhankelijkheid voor top tien risicovoertuigen;
- 2.2.2 de premie-afhankelijkheid hotspots/postcodes is niet opportuun, omdat daar geen/minder keuzevrijheid voor is.

2.3 Procedures proefrit/verhuur

- 2.3.1 BOVAG: aanscherping protocol eigen verantwoordelijkheid (w.o. doc. verificatie via beschikbare systemen; demo Europcar Engeland over verplichte vingerafdruk).
- 2.3.2 Verzekeraars (VvV): naleving protocol als polisvoorwaarde

2.4 Europese contactpunten

- 2.4.1 Verzekeraars
- 2.4.2 Verhuurbranche

2.5 Consument

Voorlichting sleutelprocedures alle AVc-partners via CAC (ANWB, verzekeraars, branche etc.)

Repressie/(re)actie politie & justitie

3.1 Registratie gekwalificeerde autodiefstal

Door CIP/RDW

3.2 Aangifteproblematiek verhuurbranche bij verduistering/oplichting

RHC/NPI/VTs

3.3. Thematisch/projectmatig aandacht regiopolitie

- 3.3.1 Regiopol Amsterdam-Amstelland als goed voorbeeld
- 3.3.2 versterking diverse politieoverleg

3.4 Prioritaire aanpak gekwalificeerde autodiefstal

- 3.4.1 doorrechercheren (WODC/rapport Beke)
- 3.4.2 projectmatig via bestaande voorzieningen
- 3.4.3 zomogelijk via (een) Bovenregionale Recherche(team)
- 3.4.4 stroomlijning informatievoorziening binnen IGP-kader
- 3.4.5 herprioritering voertuigcrim. KLPD/DNRI
- 3.4.6 technisch/forensisch onderzoek van teruggevonden auto's na gekwalificeerde diefstal

3.5 Internationale samenwerking

- 3.5.1 Gebruik EU-Nationale Contactpunten
- 3.5.2 Interpol/ASF signalering uitbreiden
- 3.5.3 SIC-acties voortzetten/doorstarten
- 3.5.4 prioritering Europol & Interpol, Stability Pact en SECI
- 3.5.5 Eucaris uitrollen
- 3.5.6 Joint Investigation Team (?)

3.6 publieke samenwerking/keten versterking

- 3.6.1 convenant Financiën en Justitie voor uitwisseling
fiscale en politiegegevens
- 3.6.2 ANPR/catchken (automatische nummerplaatregistratie) uitbreiden

Projectbeschrijving Bromfietsen

In oktober 2008 is voor het eerst een groep deskundigen o.l.v. AVc bijeen geweest om over diefstal van bromfietsen te spreken. Over de omvang van bromfietsdiefstallen zijn de meningen niet verdeeld: die is zeer hoog. Over de aard van de diefstallen en de werkwijze met de gestolen objecten zijn veel ideeën maar is weinig bekend.

Afgesproken is dat een analyse wordt gemaakt, gebruik makend van zowel de kentekengegevens als de processen-verbaal van de politie als ook van de rapporten die bij verzekeraars bekend zijn. Om dit behapbaar te houden zal het onderzoek worden uitgevoerd op de bromfietsen die de eerste 9 maanden van dit jaar in de regio IJsselland zijn gestolen.

Na de analyse zal naar verwachting in de eerste helft van 2009 een Plan van Aanpak worden opgesteld.

Naar verwachting komt een deel van de problematiek en een deel van de oplossingen rond bromfietsen overeen met die van motorfietsen. De motorfietsbranche is daarom ook in het overleg vertegenwoordigd.

Deelnemers in deze fase van het traject zijn

- BOVAG
- RAI – Gemotoriseerde Tweewielers
- Politie
- Verzekeraars
- RDW – LIV
- ANWB
- AVc

Vernieuwing Certificeringbeleid en -methodiek Voertuigbeveiliging Plan van Aanpak

Inleiding

Preventie was, is en blijft belangrijk in de strijd tegen voertuigcriminaliteit. De scherpe daling van de afgelopen 10 jaar van de gelegenheidsdiefstallen door de invoering van de startonderbreker is daar misschien nog het beste bewijs van.

Met het opzetten van een Keurmerk in Nederland voor voertuigbeveiliging werd de kwaliteit van de producten gewaarborgd. Daarnaast gaf het verzekeraars de mogelijkheid om toepassing van deze kwaliteitsproducten ook te eisen via de polisvoorwaarden. Het keurmerk stond bekend onder de naam SCM, later als VbV.

Achter het Keurmerk zit een certificeringsmodel dat uiteindelijk de waarde en de kwaliteit van het Keurmerk bepaalt. Dit model is midden jaren negentig ontwikkeld en in de afgelopen jaren verder verfijnd.

Binnen het College van Deskundigen Voertuigbeveiliging van VbV is het afgelopen jaar de discussie gevoerd of het huidige model nog aansluit bij de behoefte van “de markt” en of de koers niet verlegd moet worden. Tijdens een bijeenkomst met de leden van het College, een aantal beleidsbepalers en direct belanghebbenden is deze vraagstelling verder besproken. Hierbij zijn de kaders bepaald voor de verdere aanpak en uitwerking.

Kaders

In alle discussies zijn er een aantal zaken die breed gedragen worden. Een van de constatering is dat het keurmerk op zich waardevol is en zich ook over de afgelopen jaren bewezen heeft als kwaliteitsborging. Het is dan ook niet de vraag óf het keurmerk moet blijven bestaan. Wel heeft de discussie zich toegespitst op de vraag op welke wijze de activiteiten moeten worden voortgezet.

Bij de verdere uitwerking moet rekening gehouden worden met een drietal uitgangspunten, te weten:

- **Kwaliteitsborging**; De kwaliteit van de beveiligingssystemen moet gewaarborgd blijven. Het Keurmerk wordt als belangrijk ervaren, maar niet vergeten mag worden dat het een middel blijft om een doel te bereiken.
- **Proportionaliteit**; De te leveren certificeringsinspanningen moeten proportioneel zijn.
- **Product – marktcombinaties**; Er moet sprake zijn van een goede aansluiting van de certificering op de behoefte van de markt (verzekeraars en autobezitters).

In de discussies zijn een aantal zaken aan de orde gesteld die bij de uitwerking extra aandacht behoeven of die mogelijk nader onderzoek vergen.

- Als er gesproken wordt over de effectiviteit van de systemen, dan is een van de vragen wat de toegevoegde waarde is van klasse 1-3 systemen, als een belangrijk deel van de diefstallen met sleutels gebeurt.
- Wat is de meerwaarde van de ver doorgevoerde manier van certificering, waarbij we de systemen en de inbouw er van tot in detail controleren. Kan dit niet op basis van “simpele” functionele eisen, en meer op effectiviteit gericht.
- Hoe verhouden de Nederlandse eisen zich ten opzichte van andere landen (zoals Duitsland en Engeland) en van Europese eisen.
- De kennis die wordt opgedaan binnen de certificeringsactiviteiten (in termen van wat werkt en wat niet) zouden meer gedeeld moeten worden met importeurs en fabrikanten.

- Als verzekeraars voertuigbeveiliging niet of steeds minder opnemen in de polisvoorwaarden dan is aanpassing van de systematiek noodzakelijk.
- Verzekeraars gaan steeds minder vaak certificaten eisen (of daarop controleren). Extra communicatie hierover met de verzekerde is te kostbaar. Alleen voor de duurdere voertuigen loont extra contact met de verzekerde.
- Als het gaat om beveiliging dan is de houding van verzekeraars steeds meer "het moet er gewoon in zitten" (af fabriek)
- Certificering (keurmerk) kan de uniformiteit in de door verzekeraars te stellen eisen bevorderen; individueel afwijkingen blijven altijd mogelijk.
- De tendens is aanbieden van steeds completere systemen, waarbij beveiliging maar klein onderdeel is. Dit geldt vooral voor wagenparkbeheerders, maar steeds vaker ook voor de consument. Dit maakt het vaststellen van normen voor het stuk beveiliging daarbinnen steeds belangrijker.
- Verzekeraars moeten zich vooral meer op risicoprofielen richten, en minder "standaardeisen" stellen. Beveiligingssystemen moeten aansluiten op het risicoprofiel en de waarde van het object.
- Het goed vermarkten van het Keurmerk bij verzekeraars is essentieel.

Vervolg

We weten dat het beteugelen van voertuigcriminaliteit een integrale aanpak vereist. Ook de inzet van preventiemiddelen is van belang voor alle partijen zowel publiek als privaat.

Werkgroep

Een werkgroep onder leiding van AVc moet uitwerking geven aan de volgende opdrachtformulering.

Ontwerp een nieuwe certificeringsmethodiek, die recht doet aan de behoefte aan een goede kwaliteitsborging. Deze methodiek moet aansluiten op de marktvraag (verzekeraars en autobezitters) en moet proportioneel zijn, d.w.z. de inspanningen moeten een meerwaarde bieden.

Op dit moment wordt door het LIV een onderzoek uitgevoerd naar de effectiviteit van de (gecertificeerde) beveiligingssystemen. Het betreft hier de analyse van de gegevens over de afgelopen jaren van de verstrekte certificaten, gekoppeld aan de informatie over diefstallen. De resultaten worden begin 2009 verwacht. De werkgroep zal de resultaten van dit onderzoek betrekken bij haar werkzaamheden.

Samenstelling

De werkgroep bestaat in eerste aanleg uit vertegenwoordigers van:

- Consument (ANWB)
- Branche (RAI namens de leveranciers én importeurs/fabrikanten)
- Verzekeraars (Verbond van Verzekeraars)
- AVc (voorzitter)
- VbV

De resultaten van de werkgroep zullen voor advies worden voorgelegd aan het College van Deskundigen van VbV en vervolgens aan het bestuur van AVc.

Actiepunten Voertuigvolgsystemen (T&T)⁷

Opgesteld door expertmeeting op 11 december 2008

1. Er moet één technisch platform komen voor de verschillende toepassingen zoals e-call, T&T, Ander Betalen voor Mobiliteit, etc.

Actie AVc, via RAI en ACEA

2. Verzekeraars overtuigen van het nut van T&T i.c.m. of i.p.v. alarmsystemen, zeker gezien het feit dat de prijs geen factor is.

Actie VbV, als onderdeel van de strategie ontwikkeling in de ACM

3. Handen en voeten geven aan de uitwerking van de GEN regels.

Actie AVc, via EU werkgroep 14

4. De politie moet worden voorbereid op internationale uitrol en toenemende aantallen.

Actie AVc.

5. Opstellen van een nieuwe certificeringsregeling.

Actie AVc, via werkgroep certificering met ANWB, Verbond van Verzekeraars, RAI en VbV.

6. Discussie over vereiste PAC-status en Service Centres en over stilzetten op afstand zijn niet afgerond.

Actie AVc: contact met Justitie over PAC status (Het ministerie van Justitie denkt na over aanpassing van de regels.)

Actie AVc: Contact met internationale werkgroep over stilzetten op afstand.

⁷ Dit project is toegevoegd na de vaststelling van het programmaplan door het AVc bestuur.

Diefstalcijfers

Personenauto's alle leeftijden niet teruggevonden	
jaar	aantal
2004	5569
2005	5371
2006	5731
2007	5244

Personenauto's 0 t/m 3 jaar niet teruggevonden	
jaar	aantal
2004	1599
2005	1617
2006	1848
2007	1649

Motorfietsen gestolen	
jaar	aantal
2004	1768
2005	1765
2006	1547
2007	1676
2008	1927 *)

*) Dit cijfer is het aantal gestolen motorfietsen in de afgelopen 12 maanden (november 2007 t/m oktober 2008).

Projecten afgerond in periode 2006 – 2009

Voertuigvolgsystemen

Doel van het project was het tot stand komen van formele EU regelingen voor after theft systemen. AVc heeft dit internationale project in het begin getrokken en nam deel aan werkgroepen die specificaties voor diverse onderdelen opstelden om te komen tot EU regelingen. De EU regelingen zijn recent formeel vastgesteld als CEN-normen en zijn nu van toepassing, zodat afstemming en communicatie tussen landen bij incidenten van gestolen voertuigen en/of ladingen in de praktijk gestandaardiseerd kan plaats vinden.

De regelingen zullen nog naast de Nederlandse normstelling gelegd moeten worden. Dit is neergelegd bij VbV / het College van Deskundigen Voertuigbeveiliging. Het project is hiermee afgerond.

Keuren na Schade

In de memo van 14 november 2007 zijn de resultaten van het project KnS beschreven. In het kort:

- Verzekeraars hanteren een afgesproken set regels waardoor een selectie van de totaalverlies voertuigen aan de RDW wordt gemeld.
- De RDW voorziet de voertuigen van een WOK signaal, hetgeen inhoudt dat het voertuig na eventuele reparatie door de RDW moet worden gekeurd. De identiteitscontrole maakt onderdeel uit van de keuring.
- Het VbV controleert of alle partijen zich houden aan de afgesproken spelregels.
- Het College van Deskundigen Schadevoertuigen beheert sinds november 2007 de regels en past ze aan conform de adviezen die in het eindrapport van de stuurgroep KnS zijn geformuleerd.
 - Toepassing van technische criteria voor de selectie van de totaalverliesvoertuigen
 - Opnemen van KnS in de BR-16
 - Aanscherpen van enkele details in de regels

Volledige dekking BR-16

Als gevolg van het project Keuren na Schade is vanuit AVc met enige regelmaat overleg gevoerd met de leasebranche. Dit overleg is beëindigd met de constatering dat

- De leasebranche bereid is om de KnS systematiek te volgen.
- De leasebranche veelal als eigenaar ook risicodrager is en daardoor wat andere criteria hanteert dan verzekeraars bij de keuze om voertuigen al dan niet te laten repareren / af te stoten naar de handel.
- De leasebranche vanwege haar positie als eigenaar en risicodrager niet kan instemmen met het geheel van de BR-16.
- De details van de afspraken rond het meedoen aan de KnS systematiek zullen worden besproken tussen leasebranche en verzekeraars.

Hiermee is de kwestie in de organisatie van de verzekeringswereld opgenomen en is het AVc project beëindigd.

Katvangers

In 2001 is het verplichtingssignaal ingevoerd als resultaat van de toenmalige projectgroep Katvangers. Eind 2005 is een tweede projectgroep Katvangers gestart, die begin 2008 aan het AVc bestuur heeft gerapporteerd.

- Het stelsel rond het verplichtingssignaal heeft misbruik van een katvangerconstructie tot aanvaardbare omvang teruggebracht.
- De werking en het gebruik van het signaal is bij de betrokken organisaties in beheer.
- Foute tenaamstellingen, anders dan katvangers, worden teruggedrongen door de invoering van het BSN
- De projectgroep katvangers is opgeheven.

Bedrijfserkenningen / einde voertuig.

Doel van het project was

- a. Het tot stand brengen van een meer continue monitoring.
- b. Erkenning beter focussen op de groep bedrijven waarvoor hij bedoeld is.
- c. Ondersteuning van ARN door informatie uit het Kentekenregister
- d. Verbetering van de samenwerking in het toezicht op enkele genoemde aspecten
- e. Verbetering van de toets vooraf, bijv. via BIBOB

Het volgende is gerealiseerd:

- a) LIV en ARN voeren met enige regelmaat analyses uit; de resultaten zijn input voor bedrijvencontroleurs en voor het Functioneel Parket. De analyse sector van het LIV wordt meer ingericht op monitoring binnen de gegevensverzameling van het kentekenregister.
- b) Bedrijven die geen erkenning zouden moeten hebben krijgen deze ook niet; voor zover er een bedrijf onbedoeld door de mazen van de controle slijpt wordt de erkenning beëindigd.
- c) ARN zal vanaf heden de gegevens die hij nodig heeft krijgen.
- d) Het project heeft communicatielijnen gelegd tussen milieucontroleurs, de RDW en het LIV. Deze zijn bekend en worden gebruikt.
- e) BIBOB toets is een veel te zwaar middel. Ook het lichtere middel Verklaring Omtrent het Gedrag zal niet worden ingezet. De werkelijke meerwaarde kan onvoldoende worden aangetoond.

Omdat de toegang tot de erkenningsregeling niet vernauwd kan worden, zal fraudebestrijding vooral plaats moeten vinden via gericht toezicht. De RDW zal na afronding van het project een presentatie geven over de werking van het toezicht op RDW erkende bedrijven aan de leden van de projectgroep om gezamenlijk vast te stellen of er mogelijkheden tot verbetering zijn.

Kentekenherkenning

Doel van het project was: Het opstellen van een regeling voor de aansluiting van camera's op informatiesystemen voor de controle van voertuigen, om nieuwe aanvragen van private partijen en publiek/private samenwerkingsverbanden hieromtrent eenduidig te kunnen afhandelen. Onder begeleiding van AVc heeft de universiteit van Maastricht hier een studie naar gedaan; deze studie is verspreid onder de hoofdactoren, zoals RDW, politie, VbV.

Naast de wijze waarop VbV deze service in een beperkt aantal gevallen ter beschikking stelt loopt de ontwikkeling in het samenwerkingsverband RDW en Politie.

Bij VbV ligt een getalsmatige uitbreiding niet zo voor de hand. De verdere ontwikkeling van de toepassing bij de politie wordt begeleid door het strategisch overleg RDW/Politie. Het gaat daarbij vooral om de realisatie van de keuze voor on-line bevraging en het afbouwen van het gebruik van gedownloadte bestanden met gestolen of anderszins gesignaleerde voertuigen.

Er is al enige tijd geen bemoeienis meer nodig vanuit het programmabureau.

Havens

Doel van het project was het verbeteren van de samenwerking tussen autoriteiten in de havens, waardoor een beter toezicht op export van gestolen voertuigen.

Om de samenwerking en de slagvaardigheid bij havencontroles te verbeteren zouden samenwerkingsafspraken tussen politie en douane in de vorm van convenanten worden vastgesteld. Hier is op departementaal niveau (min Justitie en Financiën) aan gewerkt, waarbij is vastgesteld dat de overeenkomsten op decentraal niveau tot stand zouden moeten komen. Politieregio's dienen met douanediensdiensten convenanten af te sluiten voor de juiste info-uitwisseling. Wel is inmiddels sprake van de nodige praktische samenwerking in de vijf Ned. havensteden. Op Ned. initiatief en vervolgens met Europol betrokkenheid werden gezamenlijke acties in internationaal verband doorgevoerd (SIC, seaport information coordination). Door herprioritering van Europol is de voortgang van SIC echter onzeker. In Nederland wordt binnen de politie gewerkt aan een doorstart van SIC, waarbij het LIV een coördinerende en analyserende rol speelt. Dit AVc-project is daarmee verder belegd in de politielijn.

Tags

Doel van het project was het verplicht invoeren van tags (chips) voor fietsen en brom- en snorfietsen.

Sinds de invoering van de kentekenverplichting voor BSF worden (vrijwillige) setjes tags niet langer massaal aangeschaft door het publiek. Verzekeraars geven daarvoor geen korting meer op de premie.

Naast de omvangrijke toepassingen van chips door de Nederlandse fietsfabrikanten, wordt nu ook op een andere wijze voorzien in de unieke herkenbaarheid van fietsen omdat besloten is tot invoering van een verplicht uniek framenummer per 1 januari 2011. Dit is onderdeel van het project fietsdiefstal. Verdere ontwikkelingen m.b.t. tags (waaronder de reader, i.c. een on-line reader die direct toegang heeft tot het fietsdiefstalregister bij RDW) vinden eveneens plaats in het project fietsdiefstal. Het oorspronkelijke project tags is hiermee beëindigd. Het onderwerp loopt nog door in het project Aanpak Fietsdiefstal.

Bestandsnaam: 090422 Programmaplan 2009 2011 definitief voor de
webste
Map: G:\Algemeen\Bestuur en beleid\Meerjarenplannen
Sjabloon: \\fs0002\AVC-Homedirs\$\avc.avc\Application
Data\Microsoft\Templates\Normal.dot
Titel: Programmaplan 2009 – 2011
Onderwerp:
Auteur: wpo.avc
Trefwoorden:
Opmerkingen:
Aanmaakdatum: 12/15/2008 12:32:00 PM
Wijzigingsnummer: 9
Laatst opgeslagen op: 4/22/2009 1:16:00 PM
Laatst opgeslagen door: avc.avc
Totale bewerkingstijd: 259 minuten
Laatst afgedrukt op: 4/22/2009 1:16:00 PM
Vanaf laatste volledige afdruk
Aantal pagina's: 43
Aantal woorden: 11.910 (ong.)
Aantal tekens: 67.891 (ong.)