



M E H L B A U M

onderzoek

VAN ALLE MARKTEN THUIS

Sfeerbeeld van de automotive-branche in de Spaanse Polder



Shanna Mehlbaum

Halfweg, december 2020

COLOFON

OPDRACHTGEVER

Gemeente Rotterdam en gemeente Schiedam

AUTEUR

Shanna Mehlbaum

Omslagfoto: ANP

UITGAVE

Mehlbaum Onderzoek

Halfweg, 2020

ISBN: 9789083129600

Deze publicatie kan gedownload worden via www.mehlbaumonderzoek.nl

Het auteursrecht van de publicatie berust bij Mehlbaum Onderzoek. Gedeeltelijke overname van teksten is toegestaan, mits daarbij de bron wordt vermeld.

INHOUDSOPGAVE

AFKORTINGEN	4
SAMENVATTING	6
1. INLEIDING	9
1.1. Aanleiding	10
1.2. Doelstelling en onderzoeksvragen	11
1.3. Vertegenwoordiging van de automotive-branche	12
1.4. Aanpak en methodiek	12
1.5. Beperkingen van het onderzoek	14
1.6. Leeswijzer	14
2. ONDERMIJNING IN DE AUTOMOTIVE-BRANCHE	15
2.1. Mate van betrokkenheid bij criminaliteit	16
2.2. Diefstal en handel	17
2.3. Inbouwen verborgen ruimtes	19
2.4. Verzekeringsfraude	20
2.5. Belastingfraude en oplichting	22
2.6. Witwassen	23
2.7. Overtreden milieuwetgeving	25
2.8. Leefbaarheidsproblematiek	26
2.9. Type betrokkenheid	26
2.10. Samengevat	27
3. IN DE SPAANSE POLDER	30
3.1. Diefstal en handel	30
3.2. Inbouwen verborgen ruimtes	33
3.3. Fraude en oplichting	35
3.4. Overige betrokkenheid bij georganiseerde criminaliteit	36
3.5. Zwartwerken	38
3.6. Overige overtredingen	39
3.7. Leefbaarheidsproblematiek	40
3.8. Contraspionage en intimidatie van ambtenaren	42

3.9. De spelers	43
3.10. Bestaansrecht	46
3.11. Samengevat	47
4. SLOTBESCHOUWING	50
4.1. Inleiding	50
4.2. Criminele infrastructuur	50
4.3. Anonimiteit en afscherming	51
BRONNEN	52
BIJLAGE A SBI-CODES AUTOMOTIVE-BRANCHE	56

AFKORTINGEN

BOVAG	Brancheorganisatie ondernemers in de autobranche
BPM	Belasting van personenauto's en motorrijtuigen
BTW	Belasting over de toegevoegde waarde
CTER	(Contra-)terrorisme, extremisme en radicalisering
DCMR	Gezamenlijke milieudienst voor de provincie Zuid-Holland, vijftien gemeenten in de regio Rijnmond en Goeree-Overflakkee.
DOL	Digitaal Opkopers Loket
DOR	Digitaal Opkopers Register
FIU	Financial Intelligence Unit
FIOD	Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst
ISZW	Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
LIV	Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit
OM	Openbaar Ministerie
OMG	Outlaw Motor Gangs
RDW	Rijksdienst Wegverkeer
RIEC	Regionaal Informatie en Expertise Centrum
TCI	Team Criminele Inlichtingen
UWV	Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen
VIN	Vehicle Identification Number
WWFT	Wet ter voorkoming van witwassen en financieren van terrorisme



SAMENVATTING

AANLEIDING EN PROBLEEMSTELLING

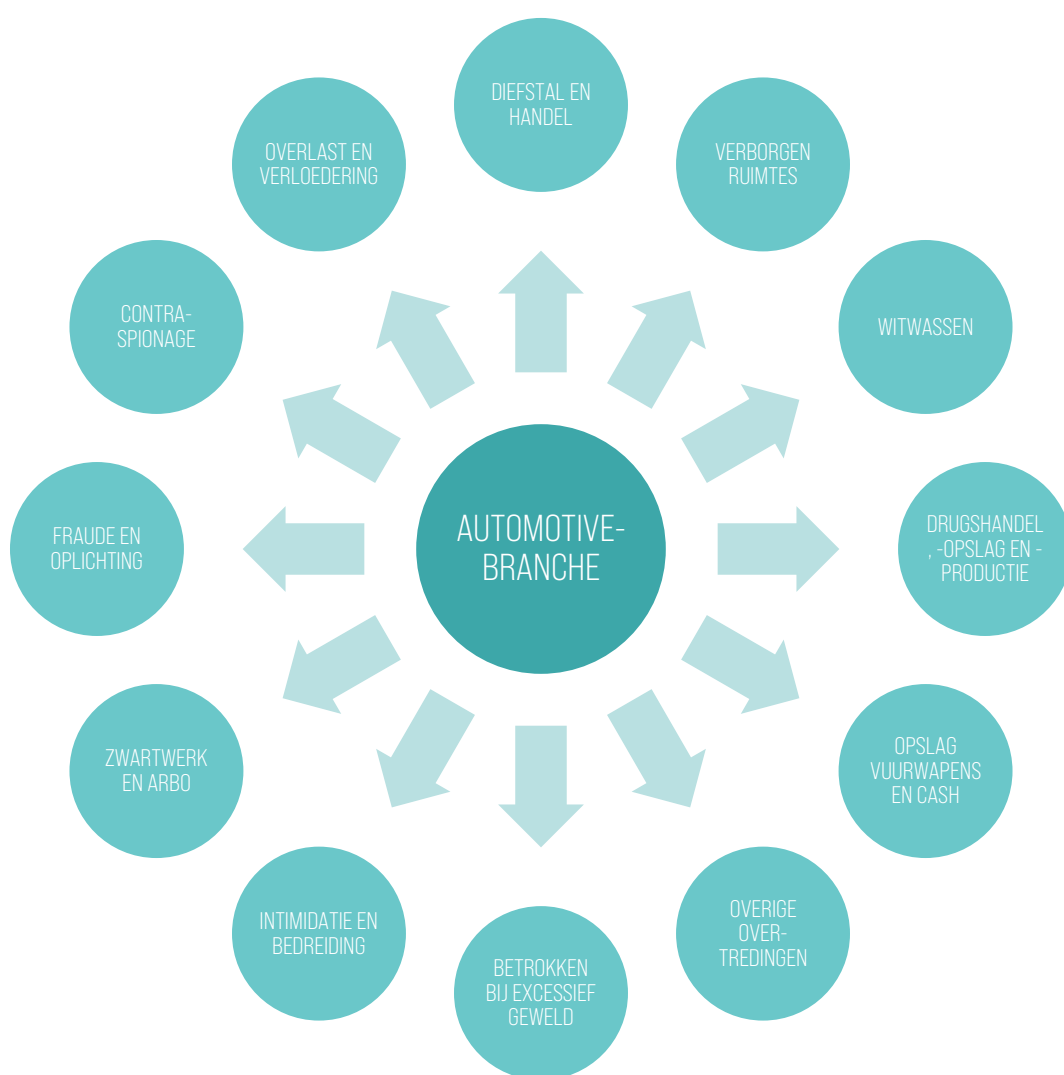
In het gebied van de Spaanse Polder en 's-Gravelandsepolder werken overheidspartners sinds 2014 samen onder de naam Project Holsteiner om het gebied veiliger te maken en (criminele) misstanden te verstoren en aan te pakken. Sinds dit jaar valt ook bedrijventerrein Noord-West onder de integrale aanpak. Gedurende deze aanpak zijn professionals geregeld misstanden in de automotive-branche tegengekomen. In opdracht van de gemeente Rotterdam en Schiedam is in dit sfeerbeeld systematisch opgetekend wat bekend is over misstanden in de autobranche op basis van literatuuronderzoek en interviews in algemene zin, en wat bekend is over misstanden in de branche in de Spaanse Polder, 's-Gravelandsepolder en bedrijventerrein Noord-West op basis van interviews met professionals en open bronnen. De focus ligt hierbij op openbare orde, veiligheid en leefbaarheid.

LANDELIJK BEELD

Vanaf de jaren '90, wordt de autobranche genoemd als aantrekkelijke markt voor criminele netwerken. Niet alleen levert de autobranche de benodigde transportmiddelen voor het (anonieme) vervoer van personen en illegale goederen, het is ook een branche die geschikt is voor verschillende criminele verdienmodellen. Het strippen van auto's, het verkopen van gestolen onderdelen, fraude met schadeherstel van auto's en btw-fraude zijn voorbeelden van manieren waarop in de branche illegaal geld wordt verdiend. Het inbouwen van verborgen ruimtes voor criminele netwerken is een specialisatie waar autobedrijven fors mee (bij)verdienen. Andere vormen van regelovertredingen, zoals op het gebied van milieu, brandveiligheid of de Arbowet zijn geen uitzondering in de branche. Daarnaast blijkt uit het beperkte beschikbare onderzoek dat op bedrijventerreinen waar clusters van autobedrijven zijn, deze vaak zorgen voor een verloederd en rommelig straatbeeld, parkeeroverlast en schimmige bezoekers. Al met al geen aantrekkelijke uitstraling voor andere ondernemers of bezoekers. De totale omvang van criminaliteit en regelovertreding in de branche is onbekend. Een gestolen auto die dezelfde nacht gestript wordt en 's ochtends al in onderdelen naar verschillende afnemers gaat, is lastig te herleiden. Wel is bekend dat slechts rond de 30% van de gestolen auto's in Nederland wordt teruggevonden en dat de verzekeringsschade in de honderden miljoenen loopt.

IN DE SPAANSE POLDER

De autobedrijven in de Spaanse Polder¹ zijn op basis van open bronnen en interviews betrokken bij een breed scala aan criminele activiteiten en andere vormen van regelovertreding. Onderstaand figuur geeft een overzicht van de bevindingen voor het gebied. Hierin is onder andere te zien dat autobedrijven betrokken zijn (geweest) bij diefstal en handel van gestolen auto's en onderdelen. Verder is meerdere malen geconstateerd dat garagebedrijven zich bezighouden met het inbouwen van verborgen ruimtes. Ook voor diverse soorten (verzekerings- en belasting)fraude is het gebied een hot spot. Daarnaast zijn meerdere gevallen bekend waarbij in een autobedrijf zware of georganiseerde criminaliteit plaatsvond, zoals opslag van drugs en vuurwapens, drugshandel en hennepcultuur.



Criminaliteit, leefbaarheidsproblematiek en andere regelovertreding m.b.t. de automotive-branche in de Spaanse Polder, 's-Gravelandsepolder en bedrijventerrein Noord-West.

¹ Hiermee wordt het hele onderzoeksgebied bedoeld, inclusief 's-Gravelandsepolder en bedrijventerrein Noord-West.

Overtredingen zijn geconstateerd van vrijwel alle wet- en regelgeving die van toepassing is op ondernemers in de autobranche. Bij integrale controles blijkt bijna altijd sprake te zijn van zwartwerken, vaak door mensen met een uitkering. Vooral de zogenaamde doe-het-zelfgarages lenen zich hier voor. Maar ook onveilige werkomstandigheden en milieuovertredingen komen regelmatig aan het licht.

De autobedrijven die zich met deze vormen van regelovertreding bezig houden zijn te typeren als kleinere bedrijven. Eenmanszaken die doorgaans niet aangesloten zijn bij de BOVAG. Professionals hebben het over 'sjoemelaars'; ondernemers met een opportunistische inslag die alles doen om extra geld te verdienen en zich lenen voor tal van illegale diensten. Daarnaast zien zij ook de aanwezigheid van enkele 'zwarte jongens', van wie bekend is dat zij geld verdiend hebben in de criminaliteit of die antecedenten hebben op het gebied van zware en georganiseerde criminaliteit. Signalen van witwassen zijn talrijk; vooral een langdurig gebrek aan bedrijfsactiviteiten valt professionals en ondernemers op.

De leefbaarheidsproblematiek die samenhangt met de vele autobedrijfjes is meerledig. Het gaat om verloedering van panden en rommelige bedrijven, maar ook om het wegstijgen van 'vreemden', en het intimideren en bedreigen van werknemers en bezoekers in het gebied. Personen die de hele dag 'rondhangen' bij garages spelen hier volgens respondenten een belangrijke rol in. Ondernemers, maar ook hun werknemers en klanten hebben hier last van.

Op politie, handhavers, inspecteurs en andere ambtenaren die in het gebied komen hebben de autobedrijven nog een ander effect. Zodra zij de Spaanse Polder betreden worden ze opgemerkt, gefilmd en spontaan gaan bij sommige bedrijven de rolluiken dicht. Sommige maatregelen zijn voor een buitenstaander vergaand; de professionals komen niet met hun eigen auto en vaak niet alleen. Zelfs voor de handhavers geldt: er is altijd een koppel stand-by voor als de confrontatie met een ondernemer uit de hand loopt. Uit de gesprekken blijkt dat de professionals eraan gewend zijn. Voorbeelden van ambtenaren uit de Spaanse Polder van wie het huisadres is achterhaald en die geïntimideerd en/of bedreigd worden, het lijkt erbij te horen als je hier zichtbaar aanwezig bent. Wel geven respondenten aan dat de situatie al een stuk beter is dan een paar jaar geleden en dat integrale controles van autobedrijven in het algemeen probleemloos verlopen.

De aanwezige criminele infrastructuur, de hoge concentratie van bedrijven in de automotive-branche, de tal van criminele verdienmodellen en de combinatie van grote criminele spelers en opportunistische ondernemers, maakt de branche in het gebied kwetsbaar voor criminaliteit en regelovertreding met bijbehorende leefbaarheidsproblematiek.



1. INLEIDING

'Rotterdam en Schiedam trekken al een paar jaar samen op in de strijd tegen de welig tierende onderwereld in het gebied. Onlangs werd al een vergunningsplicht voor autoverhuurbedrijven afgekondigd. De eerste malafide bedrijven hebben hun biezen al gepakt. "We moeten nu doorpakken", zeggen de twee burgervaders in koor.'
[Rijnmond.nl, 22 september 2018].

1.1. AANLEIDING

De gemeenten Rotterdam en Schiedam zijn samen met ketenpartners vanaf 2014 bezig om van bedrijventerreinen de Spaanse Polder en 's-Gravelandsepolder een veilig en bedrijfseconomisch integer gebied te maken met een projectmatige aanpak onder de naam Project Holsteiner (Gemeente Rotterdam, 31 augustus 2018). Inmiddels valt ook bedrijventerrein Noord-West onder het project. De doelstelling van Project Holsteiner is 'door middel van een projectmatige aanpak structureel veilige en bedrijfseconomisch integere gebieden met een transparante bedrijvenstructuur bewerkstelligen, continueren en waar nodig (vermoedelijke) criminele activiteiten en/of misstanden door middel van integrale samenwerking voorkomen, verstoren en aanpakken' (idem). Ondernemers en lokaal gezag werken samen voor een veilig en open industrieterrein.²

De afgelopen jaren is er door de gerichte aandacht vanuit Project Holsteiner steeds meer zicht verkregen in de ondermijnende activiteiten die zich in de Spaanse Polder en 's-Gravelandsepolder afspelen. Eerder leidde inzicht in de betrokkenheid van autoverhuurbedrijven bij georganiseerde criminaliteit, op basis van praktijkervaring, landelijke onderzoeken en verdiepende politieanalyses, in september 2018 tot het instellen van een vergunningplicht voor de autoverhuurbranche. In het gebied zijn hiernaast nog andere typen ondernemingen in de automotive-branche gevestigd, waar professionals regelmatig illegale activiteiten of goederen hebben aangetroffen, of waar ze signalen van ondermijning zien. De bedrijven waar het om gaat zijn onder andere garages, autoherstelbedrijven en autohandelaren. Het aantreffen van verschillende vormen van ondermijnende criminaliteit in deze branche heeft er al diverse keren voor gezorgd dat de gemeente is overgegaan tot sluiting van een pand of een vergunningplicht heeft opgelegd op het betreffende pand.

² Op de site van de Rijksoverheid over ondermijning zijn meerdere video's te vinden over deze integrale aanpak. Zie o.a. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/videos/2019/02/05/stadsmariniers>.

1.2. DOELSTELLING EN ONDERZOEKSVRAGEN

Om meer systematisch inzicht te krijgen in de invloed van (malafide) ondernemingen in de automotive-branchen op de veiligheid, openbare orde en leefbaarheid is door de gemeenten Rotterdam en Schiedam gevraagd om een sfeerbeeld op te stellen voor de automotive-branchen in het gebied Spaanse Polder, 's-Gravelandsepolder en bedrijventerrein Noord-West. In dit sfeerbeeld is op basis van open bronnen en interviews met professionals opgetekend wat bekend is over criminaliteit en ondermijning in het algemeen, en welk beeld professionals hebben van de automotive-branchen in het gebied. De volgende onderzoeksvragen staan centraal:

1. *Wat is bekend over de betrokkenheid van de automotive-branchen bij (georganiseerde) criminaliteit, andere vormen van regelovertreding en leefbaarheidsproblematiek in Nederland?*
2. *Wat is bekend over de betrokkenheid van de automotive-branchen bij (georganiseerde) criminaliteit, andere vormen van regelovertreding en leefbaarheidsproblematiek in de Spaanse Polder, 's-Gravelandsepolder en bedrijventerrein Noord-West?*

Daarnaast is gekeken welke uitspraken gedaan kunnen worden over het bestaansrecht en het verdienmodel van de autobedrijven in het gebied.

1.2.1. GEBIEDSAFBAKENING

Voor dit onderzoek is dezelfde gebiedsafbakening aangehouden als van het RIEC Handhavingsknelpunt Holsteiner: Postcode 3044 (Spaanse Polder), postcode 3047 (bedrijventerrein Noord-West) en postcode 3125 ('s-Gravelandsepolder). Wanneer over 'Spaanse Polder' of 'het gebied' gesproken wordt, dan worden alle drie de postcodegebieden bedoeld. Hierbij is opgemerkt dat bedrijventerrein Noord-West pas dit jaar onderdeel is geworden van Handhavingsknelpunt Holsteiner.

1.2.2. DEFINITIE AUTOMOTIVE-BRANCHE

Onder automotive-branchen wordt in dit onderzoek verstaan³:

- handel in personenauto's, (lichte) bedrijfsauto's en auto-onderdelen;
- de reparatie/(de)montage/herstel (waaronder wassen en slepen van auto's) van personenauto's, (lichte) bedrijfsauto's en auto-onderdelen;
- de import en export van personenauto's, (lichte) bedrijfsauto's en auto-onderdelen;
- vervaardiging van auto's en auto-onderdelen.

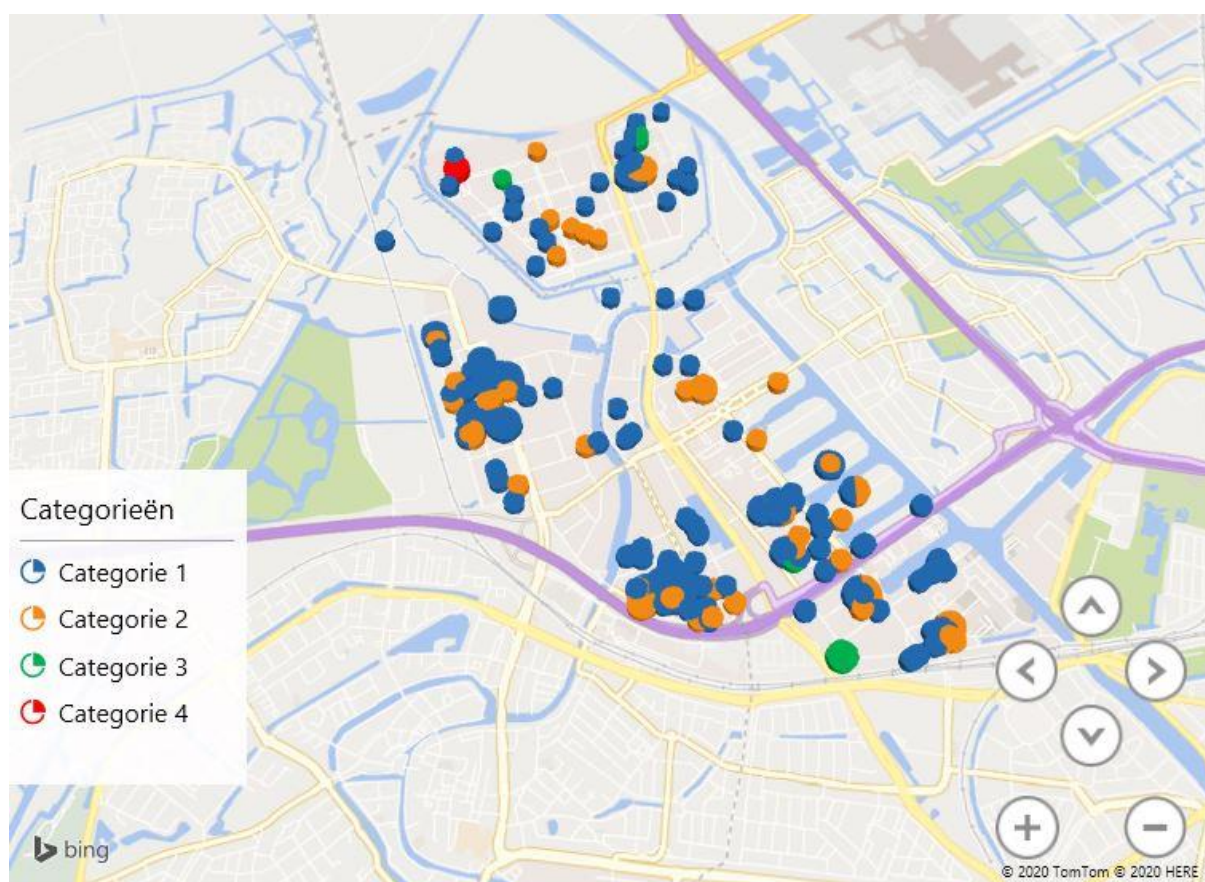
Conform de bovenstaande definitie vallen autoverhuurbedrijven buiten de reikwijdte van dit onderzoek.

³ Een overzicht van bijbehorende SBI-codes is te vinden in bijlage A.

1.3. VERTEGENWOORDIGING VAN DE AUTOMOTIVE-BRANCHE

De automotive-branche is goed vertegenwoordigd in het gebied; bij de Kamer van Koophandel staan 220 ondernemingen ingeschreven. Daarnaast zijn mogelijk bedrijven actief die zich niet hebben ingeschreven bij de Kamer van Koophandel, of die geregistreerd zijn met andere activiteiten, maar die zich toch bedrijfsmatig bezighouden met auto's.

Op basis van de inschrijvingen van de Kamer van Koophandel gaat het in het merendeel van de gevallen om ondernemingen in de categorie handel in personenauto's (cat.1-72%), gevolgd door reparatie(cat.2-24%). Weinig ondernemingen vallen in de categorieën import en export (cat.3-3%) en vervaardiging (cat.4-1%). Figuur 1.1. laat de spreiding van de bedrijven zien in het gebied.



Figuur 1.1. – Aantal automotive-bedrijven in het onderzoeksgebied, uitgesplitst naar categorie. Bron: RIEC Rotterdam o.b.v. KvK-gegevens

1.4. AANPAK EN METHODIEK

Voor de beantwoording van de eerste onderzoeksvraag is literatuuronderzoek uitgevoerd. Naast wetenschappelijke literatuur is gebruik gemaakt van beleidsrapporten en mediaberichten over criminaliteit in de automotive-branche. De uitkomsten van deze analyse zijn aangevuld met informatie uit interviews. Voor deze interviews zijn

respondenten geraadpleegd met een bredere kennis van criminaliteit in de automotive-branch, dan enkel het onderzoeksgebied. Te denken valt aan respondenten van het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) of het Verzekeringsbureau Voertuigen.

Ter beantwoording van de tweede onderzoeksvraag zijn respondenten van verschillende (overheids)instanties geraadpleegd die kennis hebben van de automotive-branch in de Spaanse Polder. Hierbij is gekozen voor een brede afspiegeling van instanties die weten wat zich in het gebied afspeelt, variërend van medewerkers van de omgevingsdienst DCMR tot rechercheurs van de politie. Sommige respondenten zijn zowel bevraagd op hun algemene kennis, als over hun kennis van wat zich in de Spaanse Polder afspeelt. Tabel 1.1. geeft een overzicht van alle geraadpleegde respondenten.

Organisatie	Respondenten
Achmea	1
DCMR	2
FIOD	1
Gemeente Rijswijk	1
Gemeente Rotterdam	3
Gemeente Schiedam	2
ISZW	1
LIV	1
OM	1
Politie	3
UWV	2
Verzekeringsbureau Voertuigen	1
WWFT	2
Totaal	21

Tabel 1.1. –Overzicht respondenten

Op basis van alle verzamelde bronnen is een conceptrapportage opgesteld. Deze conceptrapportage is opgeleverd aan de opdrachtgevers en gedeeld met andere betrokkenen van het RIEC Rotterdam en Project Holsteiner. Bij de oplevering van de conceptrapportage is onder andere gevraagd om een controle op inhoudelijke onjuistheden. Vervolgens is de feedback verwerkt en is de eindrapportage definitief gemaakt.

1.5. BEPERKINGEN VAN HET ONDERZOEK

De bevindingen in dit onderzoek zijn gebaseerd op open bronnen en interviews met professionals. Het onderzoek beoogt een kwalitatief beeld te schetsen, op basis van de ervaringen en kennis van professionals die regelmatig in het gebied komen en de spelers en problematiek goed kennen. Kwantitatieve informatie uit overheidssystemen is in het onderzoek buiten beschouwing gelaten.⁴ Voor zover beschikbaar is informatie uit open bronnen meegenomen over de omvang. Dit geeft, naast de ervaring van de respondenten, een indicatie van de omvang van de problematiek in de automotive-branche. Voor dit onderzoek zijn geen gesprekken met ondernemers in het gebied gevoerd. Wel is er gesproken met meerdere respondenten die veel contact hebben met ondernemers en op basis daarvan is een beeld geschetst van de beleving van deze groep en zijn zij indirect vertegenwoordigd.

Tot slot staat in dit sfeerbeeld de aard van de problematiek centraal en vallen de inspanningen, interventies en resultaten van de integrale aanpak buiten de reikwijdte van het onderzoek. Hierbij is opgemerkt dat de kennis die de respondenten hebben over de autobranche, vaak opgedaan is door deelname aan de integrale aanpak.

1.6. LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 is beschreven wat bekend is over de rol van de automotive-branche bij ondermijning en georganiseerde criminaliteit in algemene zin. In dit hoofdstuk is de eerste onderzoeksvraag beantwoord. Vervolgens staat in hoofdstuk 3 de problematiek in de Spaanse Polder centraal en is de tweede onderzoeksvraag beantwoord. Het rapport eindigt met een slotbeschouwing in hoofdstuk 4. Ter illustratie zijn casussen uitgelicht in kaders in hoofdstuk 2 en 3.

⁴ Parallel aan dit onderzoek voert het RIEC Rotterdam een onderzoek uit naar de automotive-branche waarbij wel informatie uit overheidssystemen wordt geanalyseerd.



2. ONDERMIJNING IN DE AUTOMOTIVE-BRANCHE

'Het stelen van auto's en de verkoop van deze auto's aan garages, dealers en burgers behoort tot de klassieke delicten van de criminele groep in de twintigste eeuw.' [Bruinsma en Bovenkerk, 1996]

Bijna een kwart eeuw geleden benoemen Bruinsma en Bovenkerk (1996) de automotive-branchen al als één van de criminogene branches in relatie tot georganiseerde criminaliteit, wanneer zij onderzoek doen in opdracht van de Parlementaire Enquêtecommissie Opsporingsmethoden (commissie Van Traa). Na de horeca is de automotive-branchen in de jaren '90 de meeste voorkomende branchen in opsporingsonderzoeken (Moerland en Boerman, 1997). Ook in hierop volgende onderzoeken naar georganiseerde criminaliteit en ondermijning blijkt telkens de kwetsbaarheid van de automotive-branchen voor (georganiseerde) criminaliteit (o.a. Kleemans, Brienens, Van de Bunt en Kouwenberg, 2002, Ferwerda, Arts, Bie en Leiden, 2005, Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis en Stoffers 2017, Mehlbaum, Schoenmakers en Van Zanten, 2018).

In dit hoofdstuk is de aard en omvang beschreven van de betrokkenheid van de automotive-branchen bij (georganiseerde) criminaliteit en ondermijning, openbare orde en leefbaarheidsproblematiek in algemene zin in Nederland. De bevindingen in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op open bronnen, aangevuld met informatie uit interviews.

2.1. MATE VAN BETROKKENHEID BIJ CRIMINALITEIT

Hoewel systematisch onderzoek naar de betrokkenheid van de automotive-branchen bij (georganiseerde) criminaliteit ontbreekt, en tevens niet alle criminaliteit aan het licht komt (het zogenaamde *dark number*) is wel iets te zeggen over de omvang. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat de betrokkenheid van de automotive-branchen bij georganiseerde criminaliteit groot is. Zo concluderen Moerland en Boerman (1999:):

'...Garage- en autobedrijven, sloopbedrijven en autoverhuurbedrijven zijn in zoveel zaken en in zo grote getale vertegenwoordigd, dat over het geheel van de nader bestudeerde politieonderzoeken bezien een uitspraak gerechtvaardigd lijkt dat er tot op zekere hoogte sprake was van betrokkenheid van de automotive-branchen bij georganiseerde misdaad'.

Ferwerda e.a. (2005) concluderen dat in de helft van alle opsporingsonderzoeken een relatie is met de automotive-branchen.

2.2. DIEFSTAL EN HANDEL

Als het gaat om (georganiseerde) autodiefstal, dan spelen autobedrijven een cruciale rol om de gestolen auto's te verkopen, onherkenbaar te maken (omkatten), te exporteren of te slopen. Bij gestolen onderdelen gaat het om het demonteren (strippen), de verkoop (heling) en het gebruik van gestolen onderdelen voor reparaties.

2.2.1. OMVANG

In 2019 zijn 10.707 voertuigen gestolen, waarvan ongeveer twee derde niet is teruggevonden.⁵ Rotterdam staat op nummer drie van politieregio's met de meeste autodiefstallen (Koning en Blaauw, 2020). Binnen de Europese Unie gaat het om 1,5 miljoen gestolen voertuigen, waarvan er 30% niet meer wordt teruggevonden (Raad van de Europese Unie, 27 juli 2001). De niet-teruggevonden voertuigen zijn hoogstwaarschijnlijk omgekat en mogelijk naar het buitenland verscheept, of gestript en vernietigd. De directe schade van autodiefstal en diefstal van auto-onderdelen wordt geschat op ruim 150 miljoen euro per jaar (Boerman e.a., 2017). Het Nationaal Dreigingsbeeld 2017 spreekt van 30% van de schadeherstelbedrijven die zich schuldig maken aan heling door het kopen van onderdelen van gestolen en gestripte auto's. Deze onderdelen worden vervolgens weer gebruikt voor reguliere klanten (Boerman e.a., 2017).

2.2.2. HANDEL IN GESTOLEN AUTO'S EN OMKATTEN

Bij het omkatten krijgt de auto een ander Vehicle Identification Number (VIN) en/of kenteken. Regelmatig wordt daarbij de identiteit van een gelijkende schadeauto - die technisch of economisch 'total loss' is - gebruikt (Ferwerda e.a., 2005). Met een nieuwe identiteit kunnen de auto's vervolgens in Nederland of in het buitenland worden verkocht. Het gebruik van schadevoertuigen voor omkatten komt volgens experts uit de automotive-branche veelvuldig voor. Zij schatten dat slechts 15% van de schadeauto's bij legale demontagebedrijven terecht komt, de overige schadeauto's gaan via het illegale circuit weer de handel in (Ferweda e.a., 2005).

Een andere manier is klonen, ook wel 'cloning' genoemd. Dit is een vorm van autocriminaliteit waarbij minimaal twee auto's dezelfde identiteit krijgen. Kentekenplaten, kentekenbewijs, model, kleur en chassisnummer worden gekopieerd of aangepast om voertuigen identiek te maken (Ferweda e.a., 2005, RDW, z.d.). Volgens experts is klonen tegenwoordig wel een stuk lastiger, omdat de huidige kentekenbewijzen lastiger zijn om te vervalsen. De laatste jaren komt dit volgens hen daarom minder vaak voor.

Experts op het gebied van voertuigcriminaliteit zien verder dat een aantal type auto's, vooral in het duurdere segment, internationaal gewild zijn en via containers verscheept worden naar Azië of Afrika. Een respondent: 'Die gaan compleet de container in en die zijn ver weg erg in trek, dan heb je het echt over internationale criminaliteit'. Ook bij

⁵ Het gaat hier om motorvoertuigen in de definitie van de Wegenverkeerswet. Hieronder vallen alle gemotoriseerde voertuigen, behalve bromfietsen, fietsen met trapondersteuning en gehandicaptenvoertuigen.

deze export spelen auto(handel)bedrijven een rol, omdat zij doorgaans degene zijn die de export organiseren. Uit het Nationaal Dreigingsbeeld 2017 blijkt dat Nederland tevens fungeert als transitland voor elders in Europa gestolen auto's (Boerman e.a., 2017).

2.2.3. HANDEL IN GESTOLEN AUTO-ONDERDELEN

Niet alleen volledige auto's zijn populaire objecten om te stelen, maar ook de handel in gestolen onderdelen is lucratief. De meeste gestolen auto's worden gestript voor de binnenlandse markt. Met de verkoop van gestolen auto's en auto-onderdelen houden malafide autobedrijven zich bezig die hun waar afzetten aan een netwerk van autohandelaars (Boerman e.a., 2017). De gestolen onderdelen kunnen de autobedrijven zelf gebruiken bij het uitvoeren van reparaties of ze verkopen de onderdelen.

Vrijwel alle onderdelen van een auto lenen zich voor diefstal, van airbags tot velgen en lampen. Volgens een expert gaat het stelen en strippen van auto's razendsnel. Na de diefstal wordt een auto's nachts meteen uit elkaar geschroefd en gaan de onderdelen naar verschillende garages in Nederland (zie kader). Op dergelijke 'striplocaties' treft de politie soms honderden gestolen onderdelen aan van tientallen gestolen auto's. Een respondent vertelt over een bedrijventerrein waar gestolen onderdelen gevonden zijn van bijna 1.000 auto's. De opbrengsten kunnen hoog zijn volgens een expert:

'Want de prijs van een gestolen voertuig is 150 - 200 euro. Die strip je en afhankelijk van het voertuig heb je 3.000 tot 15.000 euro winst en totaal geen kosten.'

Criminele groepen die verantwoordelijk zijn voor het stelen, beschikken over technische kennis, deze kennis is logischerwijs afkomstig van professionals uit het legale circuit. Waar je vroeger nog gelegenhedsvievers had, geven experts nu aan dat je echt gespecialiseerde dieven hebt:

'Het is echt een professionele zaak geworden, je moet echt verstand van elektronica hebben. Vaak wordt een laptop aangesloten, het is niet simpel.'

Daarbij hebben groeperingen soms de beschikking over gegevens, zoals tenaamstellingen of kentekens. Ook voor deze toegang is de hulp van het legale circuit nodig (Ferberda e.a., 2005). Tot slot spelen poetsbedrijven volgens Het Nationale Dreigingsbeeld 2017 een rol die, bewust of onbewust, de sporen van diefstal verwijderen (Boerman e.a., 2017).

Gestolen bestelauto

Een bestelauto wordt 's nachts gestolen in het zuiden van het land. De auto is voorzien van Track en Trace en wordt teruggevonden bij een sloperij in Rotterdam. Daar treft de politie de restanten van de gedemonteerde auto aan, de onderdelen zijn al weg. Op het terrein worden nog twee gestolen auto's gevonden. In totaal zijn 167 gestolen onderdelen geïnterviewd op de locatie van verschillende auto's. Op het oog ging het om een legaal bedrijf dat er legitiem uitzag.

Bron: Interviews

2.3. INBOUWEN VERBORGEN RUIMTES

Verborgen ruimtes in auto's worden gebruikt om geld, drugs, vuurwapens of personen ongemerkt te vervoeren en te verbergen. Bij georganiseerde en zware criminaliteit, zoals drugshandel spelen verborgen ruimtes dan ook een belangrijke rol. Eerder dit jaar oordeelde de Rechtbank van Rotterdam dat: 'een voertuig met een geprepareerde verborgen ruimte voor niets anders bestemd kan zijn dan het plegen van ernstige strafbare feiten dan wel opsporing van dergelijke feiten te belemmeren' (Rechtbank Rotterdam, 28 september 2020). Het voertuig uit deze zaak mocht dan ook niet meer deelnemen aan het verkeer.

Hoewel landelijke cijfers over de omvang vooralsnog ontbreken, komen politie en douane dit regelmatig tegen. In een persbericht van de politie eenheid Rotterdam is te lezen dat specialisten van deze eenheid steeds vaker verborgen ruimtes in voertuigen aantreffen, waarbij de inbouw wordt verzorgd door malafide garages (Politie, 14 december 2017). Diverse mediaberichten bevestigen de rol van garagebedrijven bij de inbouw van verborgen ruimtes (o.a. Crime Nieuws, 10 december 2016, Vugts, 9 mei 2017). Zo wordt op 14 juni 2018 een garage in Amsterdam bestuurlijk gesloten, nadat uit politieonderzoek blijkt dat deze in meerdere voertuigen verborgen ruimtes bouwde (Blik op nieuws 29 juni 2018).

De rol van garagebedrijven is niet opmerkelijk, gelet op het toegepaste technisch vernuft om de verborgen ruimtes aan het oog te onttrekken en om er toegang toe te krijgen.⁶ Ruimtes gaan bijvoorbeeld elektrisch open met behulp van een magneet, of door op verschillende plekken te drukken in de auto. Het is overigens niet altijd nodig dat een verborgen ruimtes gecreëerd wordt, veelal wordt gebruik gemaakt van reeds bestaande verborgen ruimtes. Voorbeelden zijn de ruimte achter het rooster van de airco of in de dakplaten van een voertuig (Van Leiden, Wolsink en Ferwerda, 2019). Het herkennen van het inbouwen is niet altijd eenvoudig en vraagt specialistische kennis. 'Je moet weten hoe de tegenpartij werkt'.

Verborgene ruimte bij een garagehouder

Bij de eigenaar van een garagebedrijf in Rotterdam bestond het vermoeden dat hij betrokken was bij de inbouw van verborgen ruimtes en drugshandel. Toen hij in juli gecontroleerd werd, omdat hij door rood licht reed, vond aansluitend een preventief fouilleeractie plaats door de politie. Hierbij ontdekte de politie een verborgen ruimte met twee tassen. In die twee tassen bleek ongeveer 40.000 euro te zitten. Gelet op de deze vondst werd meteen doorgestapt naar zijn garagebedrijf waar vervolgens cocaïne en nog een auto met een verborgen ruimte werd aangetroffen.

Bron: Politie, 14 december 2017

⁶ Een tekenend voorbeeld hiervan is te zien in een demonstratie van de politie Limburg via <https://youtu.be/iUBmnrkA2G8> (RTL Nieuws, 18 juli 2018).

2.4. VERZEKERINGSFRAUDE

Er zijn verschillende manieren om verzekeringsfraude te plegen in de automotive-branchen.

2.4.1. OMVANG

Verzekeringsfraude met auto's is omvangrijk, zo blijkt uit de interviews. Experts schatten dat verzekeringsfraude met motorvoertuigen in de honderden miljoenen loopt. Hiervan kunnen echter maar enkele miljoenen per jaar aangetoond worden. Van alle type verzekeringen wordt hiermee vermoedelijk het meest gefraudeerd. Beschikbare cijfers laten zien dat de (rechts)personen in het landelijke waarschuwingssysteem voor financiële instellingen⁷ met afstand het meest geregistreerd zijn in de branche motorrijtuigen. In deze branche komen ook de meeste royementen voor. De Bond voor Verzekeraars concludeert dan ook dat van alle type verzekeringsproducten, er vooral fraude gepleegd wordt met producten in de branche motorrijtuigen (Bond voor Verzekeraars, 2016). Een expert schat in dat bij zo'n 50% tot 60% van de geclaimde schade als gevolg van inbraken in auto's wordt gefraudeerd.

Door bij het herstellen van auto's gestolen onderdelen te gebruiken, kan een garagehouder veel geld besparen. Het gebruik van gestolen onderdelen bij verzekeringsfraude komt volgens respondenten ook voor: 'Een schade wordt getaxeerd op 5.000 euro en een garageman die fikst een auto vervolgens met niet-geregistreerd materiaal voor 2.000 euro.'

2.4.2. FRAUDE MET GESTOLEN AUTO'S

Een vorm van verzekeringsfraude vindt plaats met gestolen auto's. Auto's worden dan gestolen om verzekeringsgeld te innen. De auto's worden door de eigenaar of op verzoek van de eigenaar gestolen en vervolgens vernietigd (Bovenkerk en Bruinsma, 1996, Ferweda e.a. 2005). Experts geven in de interviews aan dat garages hier een belangrijke rol in spelen. Zij brengen een eigenaar op het idee en organiseren de zogenaamde diefstal. De eigenaar van de auto heeft hier zelf geen omkijken naar; die laat de auto staan bij de garage, krijgt de sleutel mee en doet vervolgens aangifte van diefstal. De garagehouder demonteert de bruikbare onderdelen van de auto en laat de auto vervolgens slopen. Sloperijen geven volgens een respondent aan dat zij niet alles kunnen checken als zij een auto inkopen, waardoor het eenvoudig is om een auto op deze manier te laten verdwijnen. De onderdelen worden verkocht of hergebruikt door de garage zelf.

2.4.3. INBRAAKFRAUDE

Een andere vorm is inbraakfraude. Ook hier spelen garages en schadeherstelbedrijven een sleutelrol volgens respondenten. Volgens respondenten gaat het hier om georganiseerde verzekeringsfraude: 'Dan is het van: wij [autobedrijven] regelen het wel,

⁷ Het gaat hier om de Externe Verwijzing (EVR). Om in dit waarschuwingssysteem te worden geregistreerd moet sprake zijn van: 1) een gegronde verdenking van (poging tot) benadeling, en 2) laakbaar of strafbaar gedrag, en 3) aantoonbare betrokkenheid bij de gedraging (Verbond van Verzekeraars, 2016).

het spulletje wordt weer opgebouwd en de gestolen spullen verkocht'. Bij deze zogenaamde imitatie-inbraken wordt volgens een expert zoveel mogelijk weggehaald om de prijs van de claim zo hoog mogelijk te maken. Een respondent kent een voorbeeld van een autobedrijf die meerdere mensen om zich heen had verzameld die elk één of twee claims doen van niet-bestaande schade of verzonnen braak. Experts zien ook dat autobedrijven inspelen op het onderzoek van verzekeraars. Wanneer verzekeraars claims afwijzen, omdat uit het uitlezen van de auto blijkt dat de datum, tijd en/of kilometerstand niet overeenkomt met het tijdstip van de inbraak, dan zien ze dat fraudeurs hiervan leren en zorgen dat dit een volgende keer wel overeenkomt.

Inbraakfraude

Voor een auto is een claim ingediend van apparatuur die uit de auto zou zijn gestolen ter waarde van 17.000 euro. De auto blijkt vervolgens te zijn geëxporteerd en heeft een nieuwe eigenaar in Zwitserland. Bij onderzoek blijkt echter dat de originele onderdelen nog in de auto zitten. De kosten zijn hierop door de verzekeraar verhaald op de aangever. Hoewel het sterke vermoeden is dat de garage - die ook de export heeft geregeld - de eigenaar op het idee heeft gebracht, kan dit niet bewezen worden.

Bron: Interviews

2.4.4. FRAUDE MET AANRIJDINGEN

Bij fraude met aanrijdingen gaat het om opzettelijke aanrijdingen, waarbij soms het doel is om reeds bestaande schade te verbloemen. Volgens het Verbond van Verzekeraars komt dit jaarlijks tientallen keren voor om verzekeringsmaatschappijen op te lichten (Het Parool, 5 oktober 2009). Een expert vertelt dat er gedurende een periode vaak schade is geclaimd die ontstond bij het invoegen op de snelweg, waarbij de aangever opzettelijk oprijdt tegen een vrachtwagen en vervolgens met de andere kant in de vangrail belandt. De respondent: 'Die vrachtwagen zit ook in het complot, ze brengen dan eerst in een loods de schade aan en rijden vervolgens op een stil stukje snelweg heel rustig tegen elkaar aan'. Een expert vertelt dat dit eerst veel met huurauto's plaatsvond, maar toen die lastiger werden om te verzekeren⁸ werden andere auto's gebruikt: 'hele goedkope auto's die dan twee dagen later op de sloop staan.' Ook hier zien experts de rol van autobedrijven bij het in scene zetten van de aanrijding en het claimen van de schade.

Garages zijn tevens betrokken bij schade die niet van een aanrijding afkomstig is. In de praktijk ziet een expert dat garages soms betrokken zijn bij een georganiseerde vorm van verzekeringsfraude. De respondent: 'Je ziet bij dezelfde garages dezelfde type schades. Bijvoorbeeld een hele reeks auto's die op dezelfde manier bekrast zijn'.

Uit de interviews blijkt tevens dat de laatste jaren een sterke toename van letselclaims te zien is ('bij de minste aanrijding'). In sommige gevallen zelfs wanneer aangetoond kan

⁸ Vanwege de vele valse claims.

worden dat de snelheid te laag is om daadwerkelijk fysiek letsel op te lopen. Garages spelen hier volgens een respondent een rol bij, doordat zij klanten adviseren om een letseladvocaat te nemen en schade te claimen.

2.5. BELASTINGFRAUDE EN OPLICHTING

Autobedrijven maken zich verder schuldig aan uiteenlopende andere vormen van fraude en oplichting. Een vorm die veelvuldig voorkomt is het laten betalen voor onderhoudsbeurten, reparaties of schadeherstel die niet zijn uitgevoerd (Bruinsma en Bovenkerk, 1996). Of het laten betalen voor onderdelen die niet vervangen zijn, of die nog niet aan vervanging toe zijn. Op internet is een veelvoud van voorbeelden te vinden van mensen die dit is overkomen.⁹

2.5.1. BTW-FRAUDE

Op verschillende wijzen kan gefraudeerd worden met btw. Een manier is het verzwijgen van reparatiewerkzaamheden aan de belastingdienst, zodat geen btw wordt afgedragen (Bruinsma en Bovenkerk, 1996). Een andere manier is de handel in zogenaamde 'btw-auto's'; de handel in leaseauto's naar het buitenland. Bij deze vorm van fraude wordt gebruik (of misbruik) gemaakt van het feit dat aftrek niet gekoppeld is aan de afdracht. Ergens in de handelsketen is er minstens één ondernemer die de auto met btw verkoopt, maar deze niet aan de autoriteiten afdraagt. Bij deze vorm van fraude zijn altijd minstens drie ondernemingen betrokken. Er kan gebruik worden gemaakt van fictieve bedrijven als zogenaamde kopers, deze worden 'ploffers' of 'missing traders' genoemd. Zo deden de politie en de FIOD in juli 2019 15 invallen in bedrijven en woningen vanwege een groot onderzoek naar btw-fraude, witwassen en valsheid in geschrifte bij export van auto's. Het onderzoek richtte zich op vier autohandelaren die tweedehands leaseauto's verkochten aan buitenlandse handelaren tegen grote sommen contant geld (Accountant, 1 juli 2019).

Btw-fraude

In augustus 2020 zijn twee autohandelaren veroordeeld tot jarenlange gevangenisstraffen voor btw-fraude. Het autobedrijf van de handelaren kocht auto's op van Nederlandse leasemaatschappijen en verkocht deze vervolgens aan zogenaamde autobedrijven in West-Europa. Deze autobedrijven fungeerde echter slechts als katvangers bleek uit onderzoek. In werkelijkheid werden de auto's in en om Berlijn afgeleverd en doorverkocht, zonder dat er btw werd afgedragen. De autohandelaren misleidde hiermee de belastingdienst en maakten miljoenen euro's winst.
Bron: BTW Jurisprudentie, 25 augustus 2020

⁹ Zie bijvoorbeeld de pagina 'Opgelicht' van Avro Tros die volledig gewijd is aan lotgevallen in de autobranche.

2.5.2. BPM-FRAUDE

Een andere vorm van belastingfraude is bpm-fraude. Bpm is de belasting op personenauto's en motorrijwielen. Bij deze vorm van fraude kopen bedrijven auto's in uit het buitenland, met name uit Duitsland en België. Vaak gaat het om luxeauto's. Voor deze auto's geldt de procedure dat belasting wordt betaald op basis van de taxatiewaarde. Soms wordt moedwillig schade toegebracht om de bpm omlaag te krijgen. Om de taxatiewaarde te verlagen vervangen ze bijvoorbeeld de airbags door ontplofte airbags, waardoor het een schadeauto wordt. Na taxatie worden de originele airbags teruggeplaatst en kan de auto voor de volledige waarde verkocht worden. Of de auto wordt zonder de airbags verkocht. Een expert:

'We weten dat er figuren zijn die hebben setjes liggen van een bepaald type auto, die auto's worden uit Duitsland kapot hiernaartoe gehaald, die worden getaxeerd door speciale bedrijven, vervolgens met die setjes gerepareerd en dat scheelt heel veel geld.'

Het toebrengen van schade kan ver gaan en leiden tot gevaarlijke situaties. Meerdere respondenten kennen voorbeelden van schadeherstel-auto's die doormidden zijn gezaagd en vervolgens weer aan elkaar zijn gelast: 'Dan plakken ze er een gestolen voertuig tegenaan en dan heb je weer een hele auto'. Het Haags Economisch Interventie TEAM (HEIT) komt deze werkwijze veelvuldig tegen bij hun integrale controles van garages (Pols, 24 juni 2020)¹⁰. Hoewel deze auto's op die manier door de zichtkeuring van de RDW komen, wijzen experts erop dat het levensgevaarlijke constructies zijn voor degene die de auto koopt, omdat ze bij een lichte botsing uit elkaar kunnen vallen.

2.5.3. FAILLISSEMENTSFRAUDE

Bij faillissementsfraude gaat het om fraude die gepleegd wordt door het failliet laten gaan van een bedrijf. Volgens respondenten gebeurt dit geregeld in de automotive-branche. Dit kan zijn ten gevolge van overheidsdruk, waardoor een onderneming niet meer anoniem illegale activiteiten kan uitvoeren en daarom met de noorderzon vertrekt, inclusief alle waardevolle spullen uit de onderneming. De schuldeisers blijven vervolgens met lege handen zitten. Een andere reden kan zijn dat verzekeringsfraude bewezen is. Een respondent hierover: 'Als dat gebeurt, dan laat je je failliet gaan en je gaat onder een andere naam verder. Dan hebben ze een vriendje of een kennis die dat op naam neemt.'

2.6. WITWASSEN

Bij witwassen gaat het om het uitvoeren van transacties om de herkomst van illegaal verkregen geld te verbergen. Vanwege de vele contante betalingen is de autobranche

¹⁰ Autogarages is één van de risicobranches waar het HEIT zich op richt, in 2019 zijn 25 garages bestuurlijk gecontroleerd (HEIT in 2019, Gemeente Den Haag).

volgens experts een risicobranche voor witwassen. Witwassen neemt verschillende vormen aan in de autobranche die hieronder zijn toegelicht.

Ondernemers hebben zelf een verantwoordelijkheid om witwassen tegen te gaan. Bij een contante betaling van 10.000 euro of meer is de Wet ter voorkoming van witwassen en financiering van terrorisme (wwtf) van kracht. Sinds 2018 vallen alle aan- en verkopers onder deze wet. De ondernemer moet in zo'n geval clientonderzoek uitvoeren en de betalende particulier of onderneming identificeren/verifiëren en vastleggen in de administratie. Contante betalingen boven de 20.000 euro moeten gemeld worden bij de Financial Intelligence Unit.

2.6.1. INVESTEREN CRIMINEEL GELD IN AUTOBEDRIJVEN

De tweede Monitor van Georganiseerde criminaliteit noemt de legale automotive-branche als één van de sectoren waar criminele netwerken hun illegaal verdiende geld in investeren (Kleemans e.a., 2002). Als oorzaak noemen de onderzoekers dat dit een branche is, waar daders mee vertrouwd zijn, doordat ze deze al gebruiken (of misbruiken) voor andere criminele activiteiten. Experts noemen tevens voorbeelden van autobedrijven waar ze weinig bedrijfsactiviteiten zien en vermoeden dat dit dekmantelbedrijven zijn die gebruikt worden om wit te wassen. Het gaat dan bijvoorbeeld om autobedrijven waar maar één auto staat of auto's waar auto's onder een dikke laag stof staan. Een deugdelijke administratie ontbreekt doorgaans (zie ook: Mehlbaum e.a., 2018).

2.6.2. GEFINGEERDE OMZET

Bij deze witwasmethode draait het om het voorwenden van omzet die in werkelijkheid niet is gerealiseerd door daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten. Normaliter gaat het om het kunstmatig ophogen van de omzet, alhoewel het om belastingtechnische redenen soms ook voordelig is om minder omzet of zelfs verliezen voor te wenden. In de criminaliteitsbeeldanalyse Witwassen (Soudijn en Van Akse, 2012) van de toenmalige KLPD worden garages en autohandelaren specifiek genoemd als voorbeeld van deze vorm van witwassen (zie kader).

Gefingeerde omzet

'Uit onderzoek blijkt dat een man gemiddeld 50.000 euro per maand stort. Als uitleg verklaart hij dat hij een doe-het-zelfgarage heeft die maandelijks een contante omzet van 50.000 euro genereert. Maar een simpel rekensommetje leert dat met de verhuur van apparaten hoogstens 42.000 omzet per maand gehaald kan worden. En dan moet de garage wel zes dagen in de week een maximale bezetting kennen. dat is echter zeer onwaarschijnlijk. Een politieobservatie leert namelijk dat de garage zeer matig door klanten bezocht wordt.'

Bron: Soudijn en Van Akse, 2012: 36.

2.6.3. VERPANDEN VAN AUTO'S

Ook bij het verpanden van auto's kan geld witgewassen worden, volgens experts. Iemand brengt bijvoorbeeld meerdere keren zijn auto naar iemand die verpandt en vraagt op een gegeven moment of hij het geld niet op zijn rekening gestort kan krijgen, in plaats van het geld contant te ontvangen. Als hij zijn auto komt brengen, dan ontvangt hij dus geld op zijn rekening van de verpander, maar als hij zijn auto ophaalt betaalt hij contant aan de verpander.

2.6.4. CONTANTE KOOP EN VERKOOP VAN AUTO'S

Een goede ondernemer zit volgens experts niet te wachten op contant geld, omdat het storten van geld bij de bank geld kost. Toch zien professionals in de praktijk dat veel auto's door handelaren nog met contant geld worden aangekocht, met name in Duitsland. Of particulieren kopen een auto contant net onder de meldgrens en betalen later de laatste 1.000 euro apart. In principe is dit één transactie die valt onder de witwaswetgeving, maar als een autobedrijf dit als aparte transactie administreert, dan wordt de meldplicht omzeilt. Mogelijk is hier sprake van witwassen als de herkomst van dit geld illegaal is.

2.6.5. AUTO'S IN CONSIGNATIE

Respondenten noemen verder verdachte constructies met auto's die in consignatie staan. Wanneer goederen in consignatie geleverd worden, blijven ze eigendom van persoon A, maar worden ze door tussenpersoon B verkocht aan persoon C. Als de goederen verkocht worden krijgt persoon A betaald en ontvangt persoon B een percentage voor de verkoopinspanningen. Respondenten zien dan dat de ene autohandelaar zijn auto's in consignatie bij een andere autohandelaar zet. In het kentekenregister is niet zichtbaar dat de auto's in consignatie staan en welke betalingen de tussenpersoon krijgt. De toenmalige regiopolitie Twente heeft in het verleden meerdere witwasconstructies in de autobranche geconstateerd in relatie tot consignatie. Auto's werden door criminelen heimelijk gekocht en verkocht, waarbij de auto's aan de autodealer ogenschijnlijk in consignatie werden gegeven (Soudijn en Akse, 2012).

2.7. OVERTREDEN MILIEUWETGEVING

Tot slot is nog sprake van overtreding van verschillende andere wetgevingen, zoals milieuwetgeving en brandveiligheid. Zo blijken uit een recente integrale controle van autobedrijven in Noordoost-Twente meerdere overtredingen, zoals opslag gevaarlijke stoffen, overtredingen in strijd met het bouwbesluit brandveilig bedrijf en het verzuimen van de verplichte milieumeldingen voor ondernemers (Tubbergen Nieuws, 8 juli 2020). Uit de landelijke rondvraag bij de RIECs blijkt dat bij meerdere controles milieuovertredingen zijn geconstateerd. Experts noemen diverse overtredingen die ze aantreffen in de automotive-branche op het gebied van milieu en brandveiligheid, zoals:

- niet opslaan bodembedreigende vloeistoffen;
- niet vastzetten gasflessen;

- geen bodemonderzoek;
- geen afvalstoffenregistratie.

2.8. LEEFBAARHEIDSPROBLEMATIEK

Bij leefbaarheid gaat het om de aantrekkelijkheid van een bepaald gebied om er te wonen of te werken. De betrokkenheid van de automotive-branche bij leefbaarheidsproblematiek is nog weinig gedocumenteerd. Bij de onderzoeken die hier iets over zeggen gaat het doorgaans over analyses van bedrijventerreinen waar autobedrijven gevestigd zijn. De insteek van deze onderzoeken is dus gebiedsgericht in plaats van branchegericht, op locaties waar de automotive-branche (over)vertegenwoordigd is. Uit deze onderzoeken komt een aantal gedragingen naar voren in relatie tot (onder andere) automotive-bedrijven op bedrijventerreinen. Het gaat dan om parkeeroverlast, zoals het toe-eigenen van openbare parkeerplekken en intimidatie van bezoekers (Mehlbaum e.a., 2018). Een ander aspect is verpaupering, verloedering en een onaantrekkelijke uitstraling (Mehlbaum e.a., 2018, Bureau Beke & Bureau Bervoets, 2019). Hiermee samenhangend kan sprake zijn van een onveiligheidsgevoel bij (vrouwelijke) bezoekers. Opgemerkt is dat dit een uitspraak betreft over het bedrijventerrein waar autobedrijven aanwezig zijn, en niet specifiek over de invloed van autobedrijven op dit onveiligheidsgevoel.

2.9. TYPE BETROKKENHEID

Er zijn verschillende typen betrokkenheid van bedrijven en ondernemers in de automotive-branche te onderscheiden bij de hierboven besproken fenomenen.

2.9.1. ROL IN CRIMINEEL NETWERK

Dat auto's onontbeerlijk zijn voor criminele netwerken staat buiten kijf. Auto's zijn nodig voor transport van de leden zelf en afgeschermd transport van geld en goederen. Daarnaast zijn er criminele netwerken die gespecialiseerd zijn in autodiefstal (of onderdelen) en die de automotive-branche nodig hebben voor het omkatten en de afzet. De rol van ondernemingen uit de automotive-branche in criminele netwerken is volgens bestaande literatuur dan ook complex en gelaagd (o.a. Ferwerda e.a., 2005). In de keten van georganiseerde autodiefstal is sprake van specialisatie en zijn er groepen die stelen of die de heling verzorgen (Ferwerda e.a., 2005). De ondernemingen in de automotive-branche krijgen normaliter te maken met de 'stelers en de helers'. Een expert:

'We zien in deze branche dat het allemaal vrienden van elkaar zijn. We hebben zo'n 180 loodsen gecontroleerd de afgelopen 5 jaar en dan blijkt uit de visitekaartjes dat ze elkaar allemaal kennen. Dus het is een heel groot netwerk en ze weten elkaar te vinden. En dan gaat het om verbindingen over heel Nederland. Dan zien we het motorblok in Amsterdam en het chassis in Den Haag. Ze leveren aan elkaar wat ze willen hebben.'

2.9.2. BEWUST CRIMINELE ONDERNEMER - INITIATIEFNEMER/HOOFDPLEGER

De bewust criminele ondernemer is een ondernemer die zelf initiatief neemt tot criminele activiteiten en hoofdpleger of opdrachtgever is. Wanneer het gaat om het opzetten van een dekmantelbedrijf, dan is de autobranche aantrekkelijk. Het starten van een autobedrijf is eenvoudig en het is volgens experts lastig om erachter te komen of de inkomsten in verhouding staan tot wat ze doen. Uit de interviews blijkt verder dat autobedrijven een initiërende rol hebben bij verschillende vormen van fraude (zie paragraaf 2.4. en 2.5.). Tevens zijn er bij respondenten garages bekend die fungeren als criminele ontmoetingsplaats.

2.9.3. BEWUSTE CRIMINELE MEDEWERKING

Bij bewuste criminele medewerking gaat het om ondernemers of medewerkers van ondernemingen die weten dat ze zich met hun dienstverlening schuldig maken aan criminele activiteiten of deze faciliteren. Hieronder valt ook het bewust niet melden van verdachte transacties onder het objectieve criterium van 10.000 euro. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om meerdere transacties die net onder de 10.000 euro vallen, of een voertuig dat door iemand anders is betaald dan degene die het voertuig op naam krijgt. Een respondent noemt in dit kader autohandelaren die op basis van informatie uit het Digitaal Opkoop Register (DOR), alleen maar werken met mensen die bij de politie bekend zijn. Het kan dan gaan om facilitators of katvangers.

2.9.4. ONBEWUSTE MEDEWERKING

Bij onbewuste medewerking weten ondernemers of medewerkers niet dat ze meewerken aan criminele activiteiten. Ze weten bijvoorbeeld niet dat de tweedehands goederen die zij inkopen gestolen zijn. In hoeverre er in de branche sprake is bewust weggijken in plaats van onwetendheid is in de praktijk vaak niet duidelijk.

2.9.5. AUTOMOTIVE-ONDERNEMER ALS SLACHTOFFER OF GEDUPEERDE

Ondernemingen in de automotive-branche kunnen tot slot als slachtoffer worden aangemerkt, wanneer zij buiten hun schuld om financiële of reputatieschade ondervinden. Bijvoorbeeld wanneer zij ter goeder trouw een gestolen auto kopen en later merken dat de auto onverkoopbaar is. Dit kan het geval zijn bij het inruilen van een auto bij de aankoop van een nieuwe. Of wanneer zij het slachtoffer zijn van diefstal bij het uitlenen van een auto voor een proefrit.

2.10. SAMENGEVAT

Tabel 2.1. geeft een samenvatting van de bevindingen van dit hoofdstuk. In de tabel is af te lezen dat de autobranche bij meerdere vormen van (georganiseerde) criminaliteit en regelovertreding betrokken is. Naast primaire delicten, zoals verkoop van gestolen goederen of witwassen, gaat het ook om faciliterende diensten. Het inbouwen van verborgen ruimtes in voertuigen komt in dit verband het meest prominent naar voren. Daarnaast zijn er tal van vormen van fraude die gepleegd worden door ondernemers in deze branche. Andere vormen van regelovertreding die voorkomen hebben betrekking op milieu- of brandveiligheidswetgeving. Tot slot zijn er voorbeelden in de literatuur

gevonden van leefbaarheidsproblematiek die samenhangt met bedrijven in de automotive-branche.

Hoofdfenomeen	Verschijningsvormen
Diefstal en handel	• Illegale handel • Omkatten • Klonen • Strippen • Toepassen van gestolen onderdelen • Heling • Kennisdeling t.b.v. diefstal
Inbouwen verborgen ruimtes	• Verbergen illegale goederen (bijv. drugs of vuurwapens) • Verbergen geld • Verbergen personen
Verzekeringsfraude	• Fraude met gestolen auto's • Inbraakfraude • Fraude met schade door aanrijdingen • Fraude met letselschade
Overige fraude en oplichting	• Oplichting van klanten • Btw-fraude • Bpm-fraude • Faillissementsfraude
Witwassen	• Investeren crimineel geld • Gefingeerde omzet • Verpanden van auto's • Contante aan- en verkoop • Auto's in consignatie
Overtreden milieuwetgeving	• Niet opslaan bodembedreigende vloeistoffen • Niet vastzetten gasflessen • Geen bodemonderzoek • Geen afvalstoffen registratie
Leefbaarheidsproblematiek	• Parkeeroverlast • Intimidatie bezoekers • Verloedering, onaantrekkelijke uitstraling

Tabel 2.1. – Overzicht criminaliteit en leefbaarheidsproblematiek in de automotive-branche



3. IN DE SPAANSE POLDER

‘Op het eerste gezicht lijkt hier niets aan de hand, maar wie dieper kijkt ziet al gauw de rafelrandjes. Een autogarage zonder de juiste apparatuur, scooters die de bezoekers op een afstand volgen en in de gaten houden, en een groot aantal zeer dure auto's die af en aan rijden. En bovenal de sfeer dat buitenstaanders hier niet welkom zijn.’

[Ondertussen in de Spaanse Polder, Scherpenisse, Twist en Gram, 2017:16]

Het bovenstaande citaat illustreert dat de automotive-branche in de Spaanse Polder al langer een dubieus en schimmig imago heeft. In het gebied is zoals gezegd een behoorlijke populatie ondernemingen gevestigd die vallen onder de automotive-branche. Bervoets e.a. (2016:32) spreken van een 'wildgroei van (kleine) garagebedrijven' die in verband worden gebracht met witwassen, prepareren van auto's voor vervoer van gestolen goederen en illegale handel in auto's. Uit een inventarisatie uit 2016/2017 ontstaat het beeld van autobedrijven waarmee het financieel niet voor de wind lijkt te gaan en die niet aangesloten zijn bij landelijke ketens of een kwaliteitskeurmerk als de BOVAG (Litjens, 2017).

Respondenten die het gebied kennen, noemen tal van voorbeelden van panden waar ze in het verleden illegale zaken hebben aangetroffen. De burgemeester spreekt over: 'De handel in gestolen auto's, het omkatten van auto's, het ombouwen van auto's waar ook verborgen ruimtes in voorkomen, een enkele keer komen we boven zo'n bedrijf een ingericht bordeel tegen' (Scherpenisse e.a., 2017: 33).

Dankzij de integrale aanpak hebben professionals gaandeweg steeds meer inzicht gekregen in de misstanden die plaatsvinden in de automotive-branche in het gebied. In dit hoofdstuk is deze informatie bij elkaar gebracht om een sfeerbeeld te schetsen van de betrokkenheid van deze branche bij (zwarte en georganiseerde) criminaliteit en andere vormen van regelovertreding. Tevens is aandacht voor het bestaansrecht van de verschillende bedrijven in de automotive-branche die hier gevestigd zijn. De bevindingen in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op interviews en open bronnen.

3.1. DIEFSTAL EN HANDEL

In hoofdstuk 2 is reeds benoemd dat de autobranche het meest in verband wordt gebracht met diefstal van auto's en onderdelen en de handel hierin. Professionals vertellen dat dit ook in de Spaanse Polder geen onbekend fenomeen is en veelvuldig voorkomt.

3.1.1. GESTOLEN ONDERDELEN

Het gebied kent volgens respondenten tal van 'sjoemelaars' die liever met gestolen onderdelen werken, dan met legaal aangekochte onderdelen. Bij (integrale) controles zijn dan ook meerdere malen auto-onderdelen aangetroffen bij garages of schadeherstelbedrijven die afkomstig zijn van diefstal, of die door het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) niet te herleiden zijn omdat het registratienummer is weggehaald.

Digitaal Opkopers Register (DOR)

Opkopers van tweedehands goederen, of bedrijven die tweedehands goederen voorhanden hebben, zijn op basis van art. 437Sr en het Uitvoeringsbesluit verplicht een doorlopend en gewaarmerkt inkoopregister bij te houden (CCVa, z.d.). In Schiedam en Rotterdam is het Digitaal Opkopers Register (DOR) verplicht gesteld als enige registratiemiddel voor tweedehands goederen. Op basis van art. 437terSr, eerste lid kunnen gemeenten via de APV daarnaast aan opkopers verplichten een verkoopregister bij te houden. In Schiedam en Rotterdam is dit het geval en dienen opkopers naast het DOR ook een verkoopregister bij te houden.

De opkopers zijn zelf verantwoordelijk voor de registratie bij de gemeente als opkoper en het digitaal registreren van ingekochte goederen. Een handelaar is daarnaast onder andere verplicht om mee te werken aan een controle en om een (mogelijk gestolen) goed af te staan ter bezichtiging. De ondernemers in het gebied zijn door de gemeente aangeschreven om zich te registreren en/of bezocht, maar het blijkt dat nog niet alle bedrijven dit hebben gedaan. Bij controles wordt geconstateerd dat er 'zeer regelmatig niet of onjuist geregistreerd wordt in het Digitaal Opkoop Register (DOR)'.

De in de Spaanse Polder aangetroffen gestolen auto-onderdelen zijn gestript van gestolen auto's of afkomstig uit braak. Het strippen van auto's zelf wordt echter nauwelijks op heterdaad aangetroffen. Een expert verklaart dit door de snelheid van de plegers:

'Wat we steeds meer zien is dat auto's die gestolen worden, die rijden een loods binnen en die worden dezelfde nacht uit elkaar geschroefd en die onderdelen worden verkocht of gebruikt in een schadeauto.'

Zoals in hoofdstuk 2 ook vermeld, wordt het grootste deel van de gestolen auto's niet meer teruggevonden. Nadat ze gestript zijn, verdwijnen ze naar een sloperij. Bij controles treffen respondenten zowel gestolen onderdelen aan van dure auto's, als van meer goedkopere auto's. Dit eerste kan verklaren waarom professionals bij kleinere garages zonder een professionele uitstraling, soms hele dure auto's zien staan. Inbraken bij geparkeerde auto's in de Spaanse Polder komen de laatste tijd vaker voor volgens respondenten, waarbij de gestolen onderdelen van de braak soms ook weer aangetroffen worden bij een autobedrijf in het gebied.

Gestolen onderdelen en verdachte transacties

Bij een autobedrijf in de Spaanse Polder blijkt bij controles meermaals dat het Digitaal Opkopersregister niet op orde is. Ook zijn er signalen van verdachte transacties ten behoeve van financieren terrorisme / witwassen.

Bron: Interviews

3.1.2. GESTOLEN AUTO'S

Gestolen auto's (maar ook motoren en scooters) worden met enige regelmaat aangetroffen in het gebied, al komt dit volgens respondenten minder vaak voor dan gestolen onderdelen. Autobedrijven worden gebruikt om gestolen auto's te stallen, maar ook loodslen lenen zich hier goed voor. Soms blijkt dat een autobedrijf tevens een loods huurt en worden daar vervolgens gestolen auto's aangetroffen.

Gestolen voertuigen komen meer dan eens voor in combinatie met andere illegale goederen, zoals nepkleding (zie kader), maar ook de opslag van wapens of drugs. Een respondent: 'Het was een garagebedrijf met een verdieping met opslagboxen. Daar kwamen we van alles tegen; gestolen motoren, een hennepkwekerij, een boot, wapens en geld'. De combinatie van een garagebedrijf en een loods lijkt dan ook bij uitstek gelegenheid te bieden om illegale goederen aan het zicht te onttrekken.

Soms is het bij een controle onduidelijk wat er precies aan de hand is met een loods. Een respondent vertelt over een recent voorbeeld van een garage die ook gebruik bleek te maken van een loods naast zijn pand. Toen de controleurs deze loods in wilden zien, weigerde de eigenaar om de deur open te maken. Het slot werd vervolgens opgebroken en er stonden enkele auto's. Hoewel de situatie in orde leek te zijn, weigerde de eigenaar om de sleutel van het nieuwe slot in ontvangst te nemen. Wat hier precies aan de hand is, laat zich enkel gissen.

Gestolen busjes en nepkleding

In september 2020 ontdekken politie, handhaving, douane en de gemeente Schiedam een enorme partij nepkleding in een loods in 's-Gravelandse polder. De waarde van de kleding bedraagt ongeveer 2 miljoen euro. In het pand staan verder drie gestolen busjes en vaten met onbekende vloeistof. De loods staat op naam van een autobedrijf.

Bron: NU.nl, 17 september 2020, interviews

3.1.3. KLANDIZIE

De vraag is in hoeverre klanten van de automotive-bedrijven in de Spaanse Polder op de hoogte zijn van de illegale herkomst van de auto-onderdelen. Respondenten geven aan dat klanten wel zouden kunnen weten dat het gaat om gestolen waar, bijvoorbeeld door de opvallend lage prijs, maar dat een hoop het niet willen weten. Of het maakt ze niet uit wat de herkomst is van de onderdelen. Waar 'reguliere' klanten bij veel van deze

garagebedrijven niet snel iets willen kopen, trekken deze garagebedrijven een ander soort klanten aan: 'Als de prijs interessant is, dan nemen ze de uitstraling en de rest op de koop toe'. De kans is volgens respondenten groot dat je ermee wekomt; de klanten lopen weinig risico.

3.2. INBOUWEN VERBORGEN RUIMTES

Bij de Rotterdamse recherche, maar ook bij andere professionals die het gebied kennen, staat de Spaanse Polder bekend vanwege verborgen ruimtes in auto's die hier regelmatig zijn aangetroffen (zie ook Politie.nl, 14 december 2017). Al eerder stelden de ketenpartners van project Holsteiner vast dat er regelmatig huurauto's van bedrijven in de Spaanse Polder met verborgen ruimtes zijn aangetroffen (Gemeente Rotterdam, 31 augustus 2018).

Op basis van de interviews ontstaat het beeld dat garagebedrijven in de Spaanse Polder een belangrijke faciliterende rol hebben bij het inbouwen van verborgen ruimtes. Het gaat dan zowel om het bewerken van een ruimte die al in een auto zit en die je kan gebruiken als verborgen ruimte, als om het creëren van nieuwe ruimtes. Een voorbeeld is een aangetroffen kinderzitje waar een ruimte ingebouwd werd. Een andere respondent herinnert zich een box onder de motorkap waar zogenaamd een accu in zou zitten.

Verborgen ruimte

In 2017 heeft een integrale controle plaatsgevonden bij een garagebedrijf in de Spaanse Polder. Er blijkt een auto aanwezig te zijn waar een verborgen ruimte in is aangebracht. In het garagebedrijf zijn de materialen aanwezig om een dergelijke ruimte in te bouwen, zoals staalplaten en hoekprofielen.

Bij een hercontrole twee weken later is wederom een auto aangetroffen met een verborgen ruimte. Deze auto staat in de omgeving van de garage geparkeerd maar de autosleutels liggen in het kantoor van het garagebedrijf. Ook is een staalplaat aangetroffen in het bedrijf waaruit vermoedelijk het materiaal is gehaald om de verborgen ruimte te maken.

Bron: Interviews

3.2.1. INHUUR DOOR CRIMINELE NETWERKEN

Het beeld van professionals is dat de garages in het gebied in opdracht van meerdere criminele samenwerkingsverbanden (csv's) werken en dat ze geen deel uitmaken van één specifiek crimineel netwerk. De politie heeft aanwijzingen dat bepaalde autobedrijven ingehuurd worden door grote spelers op de cocaïnegmarkt. Verder zien ze dat garages onderling samenwerken. Bijvoorbeeld dat de ene garage de verborgen ruimte inbouwt, maar dat het te vervoeren goed (geld, wapens of drugs) op een (stash)locatie bij een andere garage ligt.

Een respondent hierover:

'Wat je ziet is dat dan bijvoorbeeld bedrijf A in verdovende middelen zit, die benadert bedrijf B voor het inbouwen van een verborgen ruimte. Ze gebruiken dan kleinere autobedrijven om de verborgen ruimtes in te bouwen.'

Garagebedrijven spelen tevens een faciliterende rol in het overzetten van verborgen ruimtes. Wanneer een kenteken bekend is bij de overheid, dan verplaatsen ze de verborgen ruimte naar een andere auto om ontdekking te voorkomen. Wanneer de politie de ondernemers aanspreekt op auto's die ze aantreffen met een verborgen ruimte, dan reageren de garagehouders ontkennend en verwijzen ze naar een ander bedrijf in de Spaanse Polder van wie de auto zou zijn. Gaan ze dan naar die ondernemer, dan noemt die weer een ander bedrijf die eigenaar zou zijn; 'het gaat allemaal om bedrijven in de Spaanse Polder.

3.2.2. VERDIENMODEL

Het inbouwen van verborgen ruimtes is een specialistische klus die garagehouders kunnen combineren met legitieme autoactiviteiten om het hoofd boven water te houden, vanwege de grote concurrentie in het gebied. Een respondent heeft weleens van een garagehouder in de Spaanse Polder gehoord dat hij benaderd is om een verborgen ruimte te maken voor 10.000 - 15.000 euro. Ook een andere respondent noemt het bedrag van 10.000 euro dat betaald wordt voor een verborgen ruimte. Deze extra bijverdienste kan het mogelijk maken om andere legale autodiensten onder de kostprijs aan te bieden en de concurrentie op een oneerlijke manier voor te blijven.

Daarnaast zijn er garagebedrijven in beeld die op het oog geen legale bedrijfsactiviteiten uitvoeren, maar enkel een crimineel verdienmodel hebben. Een respondent noemt het voorbeeld van een bedrijf in de Spaanse Polder van 400 m² met maar één voertuig en die verdacht wordt van het inbouwen van verborgen ruimtes: 'En als je dan maar één auto ziet, waar verdient hij dan zijn geld mee?' Een andere respondent zegt over een bedrijf dat in beeld was voor gestolen onderdelen:

'Dat bedrijf in de Spaanse Polder werd ook verdacht van verborgen ruimtes. Ik zag ook dat hij auto's verkocht voor minder dan hij ze ingekocht had.'

Er zijn ook aanwijzingen dat de bouwer van een verborgen ruimte in het gebied auto's levert aan iemand in een andere regio die daar auto's met verborgen ruimtes verkoopt. Zoals een respondent het verwoordt: 'In de Spaanse Polder is van alles te regelen, dus als je een verborgen ruimte wilt hebben, dan regel je het daar.'

3.2.3. UITHALEN EN INBOUWEN VAN ILLEGALE GOEDEREN

De bouwers van verborgen ruimtes in de garagebedrijven houden zich niet alleen bezig met het inbouwen. Volgens professionals uit het gebied zijn ze ook betrokken bij het verbergen van de illegale goederen in de ruimtes, of juist het uithalen hiervan.

3.3. FRAUDE EN OPLICHTING

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven zijn verzekeringsfraude, belastingfraude en oplichting van klanten, zaken die veelvuldig voorkomen in de automotive-branche.

3.3.1. FRAUDE

Volgens een expert is de Spaanse Polder een hot spot voor verzekeringsfraude: 'we zien een hoog fraudegehalte'. Bij meerdere bedrijven zijn in het verleden verschillende vormen van fraude geconstateerd, zoals fraude met autoschades of fraude met kilometerstanden. Over verzekeringsfraude schrijven Bervoets e.a. (2016:15):

'Zij geven aan dat er geregeld met opzet auto's tegen een muur worden gereden door garagebedrijven om zo geld voor een total loss voertuig te kunnen ontvangen van een verzekeringsbedrijf.'

In sommige gevallen gaat het om omvangrijke en langdurige verzekeringsfraude, georganiseerd door het autobedrijf (zie kader). Volgens respondenten staat de Spaanse Polder erom bekend dat bedrijven het hier niet zo nauw nemen met de regels. Ze kennen diverse constatering van fraude met APK-keuringen: 'Als je auto ergens anders niet door de keuring komt, dan valt hier wel iets te regelen'. APK-keuringen kunnen hier ook uitgevoerd worden voor prijzen die opvallend laag zijn. Zo is er een bedrijf dat APK-keuringen aanbiedt voor 25 euro en 'klaar terwijl u wacht'.

Valse schademeldingen

In maart 2017 doet de politie een inval in een pand van een autobedrijf aan de Spaanse Polder. Ze treffen 124.000 euro contant geld aan, een vuurwapen en een busje pepperspray. Twee Schiedammers worden aangehouden.

De politie deed al enige tijd onderzoek naar het bedrijf. De 42-jarige verdachte zou namelijk valse schademeldingen hebben gedaan. Met opzet zouden aanrijdingen zijn veroorzaakt. De schade werd daarna hersteld met gestolen auto-onderdelen, terwijl het volledige schadebedrag werd uitgekeerd door de verzekering. Het bedrijf zou zo onterecht tienduizenden euro's hebben opgestreken.

Bron: Algemeen Dagblad, 30 maart 2017

3.3.2. OPLICHTING

Er zijn ook klanten die juist de dupe worden van de praktijken van de autobedrijven. Bij bedrijven die online te vinden zijn (veel zijn dat er overigens niet), zijn tal van negatieve recensies te lezen. Klanten spreken onder andere over het terugdraaien van kilometerstanden, oplichting (in brede zin) en onbehoorlijk gedrag naar de klant toe. Een vorm van oplichting die in de interviews is genoemd heeft te maken met autobanden. Er zitten in het gebied veel handelaren in tweedehands autobanden. Wanneer banden niet door de APK-keuring komen, omdat ze teveel zijn uitgesleten, is er het risico dat de klant

een set banden krijgt die net iets minder is uitgesleten of een band waarbij de profielen zijn uitgediept.

3.4. OVERIGE BETROKKENHEID BIJ GEORGANISEERDE CRIMINALITEIT

Naast het inbouwen van verborgen ruimtes, zijn ondernemingen in de automotive-branchen in het gebied betrokken (geweest) bij verschillende vormen van georganiseerde criminaliteit.

3.4.1. WITWASSEN

Witwassen wordt in dit huidige onderzoek vaak genoemd door professionals die het gebied goed kennen, en dit komt tevens in eerder onderzoek naar voren (o.a. Bervoets e.a., 2016, Scherpenisse e.a., 2017). Vaak gaat het om (vermoedens van) dekmantelbedrijven¹¹. In de inventarisatie van Litjens (2017) is over de Spaanse Polder te lezen:

'De financiering van de bedrijfsactiviteiten en het verdienmodel leverde regelmatig vraagtekens op bij het team tijdens de bezoeken. De relatief hoge huren in het gebied, in combinatie met de vele concurrerende autobedrijven en de observaties dat er weinig bedrijfsactiviteiten (lijken) te zijn, doen vermoeden dat sprake is van witwassen.'

Behalve de hierboven genoemde hoge huren in combinatie met de hoge concurrentie door de concentratie van bedrijven in de automotive-branchen in het gebied, zien professionals die de ondernemers spreken het gebrek aan een bedrijfsplan of het niet doorberekend hebben van de opbrengsten ten opzichte van de kosten als signalen voor witwassen. Meerdere malen noemen respondenten zaken als het gebrek aan bedrijfsactiviteiten, auto's die onder het stof staan in een garage en/of auto's die veel langer dan gebruikelijk in een garage staan voor reparatie. Een respondent noemt als voorbeeld: 'Dan heb je een pandje van 50 m2 en daar staat dan één auto en die hebben een mega-omzet. Dat klopt niet.' Een ander voorbeeld zijn bedrijfsverzamelgebouwen die zich ingeschreven hebben, maar die geen showroom hebben, vaak meerdere op één adres.

Meerdere respondenten denken dat er in het gebied autobedrijven zitten die fungeren als dekmantelbedrijven om geld wit te wassen. Een respondent stelt dat er zeker nog zo'n 15 tot 20 dekmantelbedrijven zitten in het gebied. Een andere respondent: 'Je ziet schijnbeheer van grote jongens, zoals een hele grote schijnreconstructie van een XTC-boer'. Respondenten vertellen dat autobedrijven zich goed lenen voor schijnconstructies, omdat je geen diploma's nodig hebt om een autobedrijf te starten; 'dus het inzetten van katvangers is heel makkelijk'. Daarnaast is het een branche waar contante betalingen niet ongebruikelijk zijn.

¹¹ Dekmantelbedrijven zijn ondernemingen die zijn opgezet om wet- en regelgeving te omzeilen en ontoelaatbare, illegale activiteiten te versluieren. Doorgaans verhullen dergelijke bedrijven de identiteit van de eigenaren (De Financiële Begrippenlijst, z.d.).

Het zijn niet enkel vermoedens over witwassen van professionals. Al meerdere malen is in een autobedrijf geconstateerd dat illegaal verdiende opbrengsten zijn witgewassen. Het gaat dan om het witwassen van opbrengsten uit illegale activiteiten die ook in het bedrijf plaatsvinden, zoals prostitutie (zie kader) of een hennepkwekerij.

Prostitutie in een autobedrijf

Bij een integrale controle van een autohandelaar vinden handhavers en politie een verborgen deur aan in het pand. Wanneer ze erachter kijken komen ze uit bij een afgeschermd seksinrichting. In het afgeschermd gedeelte vinden ze een bar, podium, strippaal en jacuzzi. De seksinrichting is al jaren in gebruik, maar nog niet eerder ontdekt. Het autobedrijf is een klein bedrijfje dat zich bezig houdt met de in- en verkoop van auto's.

Bron: Interviews

3.4.2. DRUGS

Drugs kom je volgens een respondent 'in alle type ondernemingen tegen in de automotive-branche' in de Spaanse Polder. In paragraaf 3.2. is het inbouwen van verborgen ruimtes voor drugsnetwerken en het plaatsen van drugs in deze ruimtes al aan bod gekomen.

Daarnaast zijn hennepkwekerijen meerdere malen aangetroffen in een autobedrijf. Zo weet een respondent zich nog een grote kwekerij - met rond de 2600 planten - te herinneren op twee verdiepingen in een garage. De hennepkwekerij was aan het zicht onttrokken middels een muur. Naast de kwekerij had de garagehouder tevens een ruimte voor hennepstekken.

In het gebied zijn 's avonds ook dealers actief volgens respondenten (en ze horen dit ook van ondernemers). Ze zien 's avonds laat of 's nachts mannen buiten een garagepand hangen, terwijl binnen nog licht brandt en vermoeden dat het om koeriers of dealers gaat. In het verleden is bij een garage in het gebied geconstateerd dat deze is gebruikt voor de handel en verwerking van harddrugs. Tevens zijn autowasstraten in beeld gekomen die gebruikt worden voor handel en opslag van drugs (zie kader). Ook zijn garagebedrijven gebruikt als safe house, of spelen ze een rol bij het vervoer van drugs. Tot slot zien respondenten ondernemers met antecedenten in de drugshandel die een autobedrijf beginnen. Ze vermoeden dat het startkapitaal hiervoor verdiend is met drugs.

Drugsproductie en gestolen goederen

In de 's Gravelandsepolder zijn bij een schadeherstelbedrijf diverse gestolen goederen aangetroffen en materialen voor een hennepkwekerij. Het bedrijf wordt voor 3 maanden gesloten en er is een vergunningsplicht opgelegd op het pand.

Bron: Interviews

Autowasstraat als dekmantel

Bij een autowasstraat in de Spaanse Polder zijn vraagtekens over wat er zich daar afspeelt. Er worden regelmatig mensen met antecedenten gezien voor zogenaamde bliksembezoeken: 'Je rijdt naar binnen met een vieze auto en je rijdt weer weg met een vieze auto'. Nader onderzoek wijst uit dat de autowasstraat bijna geen water verbruikt.

De wasstraat blijkt in handen van een familie die voorkomt in opsporingsonderzoeken naar hennep en wapens. Bij een gezamenlijke actie blijkt dat de wasstraat gebruikt wordt voor drugshandel. Er worden wapens, geld en drugs aangetroffen.

Bron: Interviews

De combinatie van drugscriminaliteit met andere illegale zaken is geen uitzondering in de ervaring van respondenten. Een sprekend voorbeeld zijn drie auto-ondernemingen in het gebied die naast elkaar zitten en die zich bezighouden met een breed scala aan illegaliteit; het inbouwen van verborgen ruimtes, in bezit zijn van vuurwapens, aanwezigheid van een paar kilo amfetamine, gestolen voertuigen en spullen voor een hennepkwekerij. De ondernemingen zijn inmiddels gesloten en niet meer aanwezig.

3.4.3. OVERIG

Bij politieonderzoek naar incidenten van excessief geweld, zoals het gebruik van granaten, zijn garagebedrijven in het gebied naar voren gekomen. Sommige aangetroffen zaken doen daarnaast vermoeden dat er meer aan de hand is, maar worden nooit opgehelderd. Een respondent vertelt bijvoorbeeld dat overheidsdiensten bij een integrale controle een keer een vrouw aantreffen die opgesloten zat in een garagebedrijf en geen aangifte wilde doen. Hier is niet duidelijk geworden wat er precies aan de hand was.

3.5. ZWARTWERKEN

Dat veel ondernemingen in de automotive-branche in het gebied het niet zo nauw nemen met de regels, is tevens terug te zien op het gebied van zwartwerk en overtreding van de Arbowetgeving. Zwartwerken is regelmatig geconstateerd bij integrale controles en komt volgens respondenten veelvuldig voor. Bervoets e.a. (2016: 26) zeggen hier over:

'Gestaafd door integrale controles merken geïnterviewden op dat in de bedrijven vaak familie, vrienden en kennissen werken met wie geen officiële arbeidscontracten zijn gesloten en waarvoor dus ook geen belasting en premies worden afgedragen. '

Vaak blijkt het hier te gaan om mensen met een uitkering; als het UWV meegaat met een integrale controle constateren ze bijna altijd overtredingen en zijn mensen aan het werk bij een garage met een uitkering. Respondenten zien dat werknemers die zwart aan het werk zijn ook vaak wonen in geïmproviseerde slaapplekken in de bedrijven.

De vele doe-het-zelfgarages in het gebied lijken bij uitstek gelegenheid te bieden voor zwartwerk, omdat onduidelijk is wie er aan het werk is. Een respondent: 'Er zitten hier van die doe-het-zelfgarages waar altijd dezelfde drie, vier man rondlopen. En dat vijf dagen per week, acht uur per dag.' Het vermoeden is dat veel van de zogenaamde particulieren die hier worden aangetroffen, in feite in dienst zijn bij de eigenaar van de garage.

3.6. OVERIGE OVERTREDINGEN

Dat bedrijven in de automotive-branche in het gebied zich in de breedte niet aan regels houden, blijkt uit overtredingen van allerlei overige wetgevingen die van toepassing zijn op de ondernemers.

3.6.1. MILIEUOVERTREDINGEN

In hoofdstuk 2 zijn reeds verschillende typen milieuovertredingen genoemd die aangetroffen (kunnen) worden bij autobedrijven. Respondenten vertellen dat bedrijven in het gebied milieuwet- en regelgeving 'zeer regelmatig' overtreden. Het gaat dan bijvoorbeeld om overtredingen op het gebied van afvalstoffenregistratie of afgewerkte olie die 'in het putje' verdwijnt. Doorgaans gaat het om een 'veelvoud aan overtredingen', waarbij wederom de doe-het-zelfgarages er negatief uitspringen. Een respondent:

'In sommige bedrijven is het complete chaos; er ligt olie op de vloer. Waar ben je dan mee bezig? Ik zou daar niet eens in komen met mijn auto.'

Bij nader onderzoek door toezicht en handhaving komen allerlei zaken naar voren die niet kloppen. Bijvoorbeeld een garage die geen afgewerkte olie heeft, een autowasstraat zonder fatsoenlijke wateraansluiting of een auto-demontagebedrijf zonder omgevingsvergunning.

3.6.2. ONVEILIGE SITUATIES

Handhavers treffen verder regelmatig gevaarlijke situaties aan door verkeerd gebruik van materialen, slecht onderhouden panden, verlopen brandblussers of in elkaar geknutselde verdiepingen in een pand. Voor de mensen die hier aan het werk zijn, al dan niet zwart, levert dit uiteraard risico's op. Voor de respondenten is duidelijk dat veel ondernemers in de automotive-branche hier geen tot weinig zorg voor dragen en er zijn ook pandeigenaren die al jaren niks aan onderhoud hebben gedaan.

3.6.3. OVERIGE OVERTREDINGEN

Bedrijven in de autobranche die de regels overtreden beperken zich zelden tot één domein, is de ervaring van professionals uit het gebied. Bij integrale controles zien ze dat bedrijven zich bijvoorbeeld niet aan de milieuwetgeving houden, zwartwerkers in dienst hebben en daarnaast gestolen onderdelen verkopen. Verder zien respondenten dat veel bedrijven ook niet voldoen aan de vestigingseisen. Ook is in het verleden veel diefstal

van stroom en gas aangetroffen en/of fraude aan gas- en elektriciteitsmeters. Verder zijn er gevallen geweest waarbij ondernemers zelf adressen verzonnen:

'Daar zit dan eigenlijk alleen nummer 35, maar ze hebben zelf verzonnen dat er een 35a, 35b en 35c en d zit. En dat aan de achterkant nog een bedrijfje zit waar je niet eens kan komen'.¹²

Andere zaken die voorkomen zijn illegale aanbouw of illegale bewoning. Zoals een respondent het verwoordt: 'bij controles is het altijd raak'.

Van harddrugs tot diefstal stroom en gas

Bij een schadeherstelbedrijf, autogarage en tevens handelaar in witgoed, in de Spaanse Polder, wordt in een verborgen ruimte van een auto harddrugs aangetroffen. Het bedrijf is hierop gesloten. Na heropening blijkt bij een hercontrole na enige tijd dat de ondernemer weer de fout is gegaan. Er is sprake van diefstal van stroom en gas, overtreding van de wet op de kansspelen, er wordt een vuurwapen aangetroffen en er liggen gestolen goederen. Het pand is wederom gesloten en de ondernemer is inmiddels verhuisd.

Bron: Interviews

3.7. LEEFBAARHEIDSPROBLEMATIEK

Een (te) hoge concentratie malafide bedrijvigheid in een gebied heeft een negatieve invloed op ondernemers die zich wel aan de regels houden. Het waren dan ook de ondernemers die in 2014 aan de bel trokken bij de gemeente, omdat zij vonden dat de maat vol was met malafide bedrijven en activiteiten in de Spaanse Polder.¹³ Dit heeft de aanzet gegeven tot Project Holsteiner en andere maatregelen, initiatieven en acties om de leefbaarheid in het gebied te verbeteren. Desondanks blijkt uit de gesprekken dat hier nog steeds verbetering in mogelijk is en dat de aanwezigheid van de vele -malafide- autobedrijven een aanzienlijke rol in speelt in de ervaren leefbaarheidsproblematiek.

3.7.1. OVERLAST

Van ondernemers horen professionals veel klachten over autobedrijven. Deze ondernemers doen niet zo snel een 'formele' melding bij de politie of gemeente, maar hebben wel een belangrijke signaalfunctie vertelt een respondent: 'De aangiftebereidheid is heel laag, maar ze hebben veel klachten en zeggen: ga daar eens kijken, want volgens mij is het niet pluis'. Volgens de respondenten ervaren ondernemers, maar ook bezoekers van het gebied verschillende vormen van overlast.

¹² In eerder onderzoek naar ondermijning op een bedrijventerrein komt dit ook naar voren (Mehlbaum e.a., 2018). Onduidelijkheid over welke ondernemer waar is gevestigd, vergroot de anonimiteit van de ondernemers die hier gevestigd zitten.

¹³ Zie hierover de ondernemers zelf aan het woord in: <https://youtu.be/2ETHPBohgqQ> (Brandpunt, 7 december 2017).

Parkeeroverlast komt veelvuldig voor ('de parkeerdruk is gigantisch'). Ondernemingen met een groot wagenpark parkeren auto's vaak in de omgeving van het bedrijf aan de openbare weg, waardoor er weinig plekken overblijven voor anderen. Hoewel ondernemers verplicht zijn om hun auto's op eigen terrein neer te zetten, doen ze dit in de praktijk vaak niet. Auto's die te koop zijn worden aan de openbare weg gezet zonder een 'te koop' bord erop of zonder kenteken. Wat ook gebeurt is dat bedrijven een bordje met hun bedrijfsnaam aan hun pand bevestigen, zodat het lijkt of de daarbij gelegen parkeerplekken van de onderneming zijn.

Klachten horen professionals ook over bezoekers die een proefrit komen maken en geregeld (veel) te hard rijden (zie ook in Bervoets e.a., 2016). Ook spuitwerk aan de openbare weg of knallende uitlaten zorgen voor ergernis bij andere ondernemers.

3.7.2. UITSTRALING VAN DE PANDEN

De uitstraling van de panden wordt door respondenten getypeerd als rommelig ('een zooitje'), armoedig en verloederd. De autobedrijven dragen hier vaak geen zorg voor. Kleine autobedrijven worden hier regelmatig op aangesproken; 'hier is wel wat verzet, ook wel ontkennen dat ze wat fout doen'. Het type klandizie of bezoekers van de autobedrijven draagt niet bij aan een toegankelijke uitstraling (zie verder hieronder).

3.7.3. GEVOEL VAN ONVEILIGHEID

Professionals zien dat bij sommige garagebedrijven groepjes mensen de hele dag rondhangen, hoewel het op papier om een eenmanszaak gaat zonder personeel. Zowel professionals als ondernemers vragen zich af wat die mensen daar doen en klagen er ook over: 'er gaat een enorme dreiging van uit'. De bezoekers worden getypeerd als 'schimmig', 'dubieus', en 'bekenden van de politie'. Ondernemers en bezoekers worden weggekeken als ze hier langslopen. 'Wat moet je', horen ze dan. Mensen die in het gebied werken voelen zich lang niet altijd veilig, vooral niet na vijf uur als de meeste bedrijven gesloten zijn. Een respondent:

'Het is echt een gevaar, want het is zo anoniem als het maar kan hier. En er gaat ook wel wat fout, er zijn hier ook wel aanrandingsgevallen geweest.'

Ondernemers vertellen ook over dealers die actief zijn 's avonds en 's nachts, en illegale feestjes die regelmatig gehouden worden. Dit gebeurt ook bij autobedrijven, waar in het verleden weleens een illegale bar of lounge is aangetroffen. Allemaal zaken die zorgen dat veel mensen liever niet 's avonds in het gebied komen.

Pandeigenaren durven niet altijd op te treden tegen de ondernemers die hun panden huren, bijvoorbeeld bij wanbetalingen. Een respondent hierover:

'Er zijn verschillende pandeigenaren en die zijn als de dood voor zo'n garagebedrijf. We horen heel veel over bedreiging. Ik ken pandeigenaren die niet in het gebied komen, omdat ze daar te bang voor zijn.'

De huurders betalen in deze gevallen geen of nauwelijks huur en komen daar mee weg. Een gevolg hiervan is dat de pandeigenaar niks doet aan renovatie en het pand ook niet kan verkopen.

Samen maken bovenstaande aspecten dat de bedrijven in de automotive-branche niet bijdragen aan een aantrekkelijk bedrijventerrein voor bezoekers en andere ondernemers. De laatste jaren is de situatie wel verbeterd en krijgen respondenten steeds vaker complimenten als malafide spelers uit het gebied vertrekken ten gevolge van de integrale aanpak.

3.8. CONTRASPIONAGE EN INTIMIDATIE VAN AMBTENAREN

Handhaven en toezichthouden in het gebied is niet eenvoudig. Uit de gesprekken blijkt dat malafide spelers moeite doen om controle te voorkomen en om de identiteit van professionals die hier actief zijn te achterhalen.

3.8.1. CONTRASPIONAGE

Overheidsambtenaren die de Spaanse Polder betreden merken op dat ze in de gaten gehouden worden door de ondernemers zodra ze het gebied betreden. Een respondent:

'Wat mij opviel, dan zie je verkenner op bromfietsen rondrijden en via een WhatsApp-groep wordt iedereen ingeseind van: gooi de boel maar op slot.'

Er zijn volgens respondenten ook veel camera's op de weg gericht en ondernemers geven het aan elkaar door als er politie of andere overheden in het gebied zijn. Autobedrijven gaan spontaan dicht, zodra een integrale controle dreigt, is de ervaring. Soms gaat het verder:

'Er worden ook filmpjes gemaakt. Zo was er een filmpje van de wijkagent die privé in zijn eigen auto stapte. Daarna werden er mannen uit de Spaanse Polder bij zijn woning gezien.'

Een andere respondent heeft camera's voor zijn huis, omdat er een keer OMG-leden¹⁴ voor zijn deur stonden. Een voormalige stadsmarinier vertelt dat er serieuze dreigingen waren aan zijn adres vanwege zijn zichtbare rol in de aanpak van de Spaanse Polder. De overheidspartners zijn zich dan ook terdege bewust van het risico op contraspionage door de ondernemers. Sommigen rijden niet rechtstreeks naar huis na een controle. Ze huren zelf auto's bij een bonafide autoverhuurder en komen niet in hun eigen auto's. De respondenten weten uit het verleden dat deze auto's zijn nagekeken in het RDW-systeem waar de autobedrijven toegang tot hebben.

3.8.2. INTIMIDATIE EN BEDREIGING

De meeste ambtenaren ervaren geen intimidatie en bedreiging bij integrale controles van de autobedrijven. Door de aanwezigheid van de politie en de grote groep waarmee de

¹⁴ Outlaw Motor Gangs, zie ook paragraaf 3.9.5.

integrale controles uitgevoerd worden, blijven echte conflicten uit. Al is 'het sfeertje niet altijd fijn'. In het verleden werd de situatie weleens dreigend. Respondenten vertellen over politiemensen die in het gebied gemaand werden om 'op te rotten' door jongens die rondhingen bij de garages.

Als er geen sprake is van een integrale controle, dan zijn de ervaringen anders. Respondenten vertellen dat je 'niet overal een gesprek gaat voeren', of dat ze sommige collega's niet alleen het gebied in laten gaan. Boa's gaan bijvoorbeeld altijd met een tweede koppel in de buurt, omdat de vlam snel in de pan kan slaan. Een andere respondent vertelt dat er locaties zijn waar hij in zijn eentje niet naar binnen gaat. Collega's die niet bekend zijn in het gebied, wordt soms afgeraden om hier te controleren en om dit over te laten aan degenen die de pappenheimers in de buurt kennen.

3.9. DE SPELERS

3.9.1. OPPORTUNISTEN EN ZWARE JONGENS

De betrokken autobedrijven in het gebied zijn op basis van de gesprekken te onderscheiden in een aantal 'zware jongens' die geld verdiend hebben in andere criminele markten dan de automarkt en een grotere groep 'opportunisten' in de automotive-branche die zich bezig houdt met tal van criminele diensten, zoals het strippen van auto's, inbouwen van verborgen ruimtes, stalling van illegale goederen en verzekeringsfraude. Eigenlijk alles waar geld mee te verdienen valt. Een respondent typeert dit als volgt:

'We zien voornamelijk lui die voor geld bereid zijn om heel veel dingen te doen. En die zeggen; 'het is niet mijn verantwoordelijkheid.' En ze weten wel waar ze mee te maken hebben, maar voor geld doen ze alles. En ze zijn bereid om contant geld aan te nemen en daar worden ze cruciaal voor betaald.'

Overigens is niet altijd duidelijk welke rol de malafide ondernemer precies heeft, en kan deze ook veranderen in de loop der tijd. Zo noemt een respondent het voorbeeld van een garagehouder die in het verleden is veroordeeld voor verzekeringsfraude en in wiens loods later nepkleding, gestolen auto's en gevaarlijke stoffen zijn aangetroffen.

Criminele ontmoetingsplek

Een autopoetsbedrijf in de Spaanse Polder blijkt in de praktijk weinig auto's te poetsen, maar dient vooral als ontmoetingsplek voor criminelen. Uit TCI-informatie blijkt dat sprake is van handel in verdovende middelen

Bron: Interviews

Ook blijft het vaak onduidelijk wie de afdracht van drugs heeft gedaan of wie de eigenaar is, bij het aantreffen van drugs. Respondenten zien wel sleutelfiguren of TCI-subjecten¹⁵ die elkaar ontmoeten in de autopanden, maar de aard van de samenwerking blijft onbekend. De ondernemers en andere aanwezigen in het autobedrijf laten hier niks over los tegen de overheid.

Al Pacino aan de muur

In het kantoor van een ondernemer met een autobedrijf hangt een poster van Al Pacino in Scarface aan de muur. Achter de boekenkast in het kantoor blijkt een geheime deur te zitten. Via een verborgen knop lukt het ze de deur te openen en komen ze in een afgeschermd werkplaats. Hier vinden ze een partij hasj.

Bron: Interviews

3.9.2. KLEINERE EENMANSAKEN

De bedrijven waar het om gaat bij de hierboven besproken fenomenen zijn vooral de kleinere garages, de eenmanszaken. Het zijn de wat 'rommelige' bedrijven, vaak ook niet aangesloten bij de BOVAG. Ze nemen het niet zo nauw met de regels. Volgens respondenten gaat het om de 'onderste laag van de branche'. Dat veel van deze ondernemers een niet-westerse achtergrond hebben kan volgens respondenten een rol spelen:

'Het is gebruikelijk om vriendendiensten te doen. Ons kent ons en je doet het voor elkaar. Dus als vrienden je vragen om een keer een kilootje weg te leggen, dan doe je dat.'

Een andere respondent wijst erop dat mogelijk sprake is van een cultuurverschil en dat sommige ondernemers gewoon niet zoveel waarde hechten aan hun bedrijf: 'dat ze het niet erg vinden dat het een grote troep is en om contant geld aan te nemen'.

3.9.3. ONDERLINGE VERWEVENHEID

Het ons-kent-ons karakter van de ondernemers in de autobranche komt meerdere malen terug in de gesprekken. Professionals in het gebied zien veel relaties tussen bedrijven: 'De hele Spaanse Polder kent elkaar'. De ondernemers staan volgens hen voortdurend in contact met elkaar, onder andere via WhatsApp-groepen. Ondernemers van autobedrijven doen veel zaken met elkaar en huren elkaars panden. Zo belde een respondent een keer naar bedrijf A en werd opgenomen door bedrijf B. Vermoedelijke werknemers van autobedrijven worden gezien bij meerdere autobedrijven. Respondenten zien ook dat er flyers van bedrijf A bij bedrijf B liggen, of dat een ondernemer zegt dat een auto die bij hem staat, eigendom is van een andere ondernemer. Als het gaat om criminele samenwerking zien ze deze verwevenheid terug. Al eerder kwam aan bod dat inbouwers

¹⁵ Iemand over wie Team Criminele Inlichtingen (TCI) informatie verzamelt die van belang kan zijn voor de opsporing van zware en/of georganiseerde criminaliteit.

van verborgen ruimtes in het gebied samenwerken (zie paragraaf 3.2.). Een ander voorbeeld:

'Wat ik wel bijzonder vind is dat je heel veel verwevenheid ziet. Dus de autopoetsers waar we een onderbuikgevoel van hebben, die poetsen ook bij herstelbedrijven waar we een onderbuikgevoel van hebben en ook weer bij dubieuze autoverkopers.'

3.9.4. HONKFAST

De afgelopen jaren zijn door de integrale controles, toegenomen toezicht en handhaving al meerdere bedrijven in de automotive-branche uit het gebied vertrokken. Deels gaat het om autoverhuurbedrijven die vertrokken zijn na invoering van de vergunningplicht in het gebied, maar het gaat ook om andere auto-ondernemers die de deuren hebben (moeten) sluiten, nadat daar illegale zaken zijn geconstateerd.

Enkele respondenten zien dat sommige ondernemers veel moeite doen om desondanks in het gebied te blijven. Bijvoorbeeld door een pand te huren van een andere ondernemer als ze zelf moeten vertrekken. Of ze vertrekken op papier, maar laten hun auto's staan bij een andere ondernemer in het gebied. De aantrekkingskracht van het gebied is volgens hen groot op deze malafide ondernemers.

3.9.5. OUTLAW MOTOR GANGS (OMG)¹⁶

Sommige respondenten zien betrokkenheid van OMG-leden bij de automotive-branche in het gebied. In enkele gevallen blijkt dat een ondernemer die zich schuldig maakt of heeft gemaakt aan criminaliteit ook lid is van een OMG. Bijvoorbeeld een ondernemer die OMG-lid is en in wiens pand een hennepkwekerij is aangetroffen. Of een OMG-lid die gevestigd zat in een bedrijfsverzamelgebouw en auto's verkocht op de parkeerplaats. Van een ander autobedrijf is bekend dat deze diende als ontmoetingsplek voor OMG-leden (zie kader). Verschillende van deze OMG-leden die in de autobranche actief zijn, zijn woonachtig op een nabijgelegen woonwagenkamp. Wat de rol van de betreffende OMG precies is als het gaat om criminele samenwerking en activiteiten in het gebied, is in de gesprekken niet duidelijk geworden.

OMG-clubhuis

Een autobedrijf waarvan de eigenaar OMG-lid is, heeft op zijn terrein een clubhuis voor de betreffende motorclub. De gemeente heeft handhavend opgetreden en de situatie beëindigd. De ondernemer blijkt tevens meermaals het Digitaal Opkopersregister niet op orde te hebben

Bron: Interviews

¹⁶ 'Criminele motorbendes, ook wel OMG's [Outlaw Motorcycle Gangs], zijn hiërarchisch georganiseerde motorclubs die door hun leden gebruikt worden voor [de afscherming van] criminele en ondermijnende activiteiten. De leden accepteren geen grenzen die van buitenaf worden opgelegd en handhaven eigen regels, zoals een zwijgplicht of 'omerta'. Geweld en verstoring van de openbare orde vormen een belangrijk onderdeel van de clubcultuur' (RIEC-LIEC), z.d.]

3.10. BESTAANSRECHT

Over het bestaansrecht van zoveel autobedrijven in een relatief beperkt gebied, zijn veel vraagtekens. Eerder kwam dit al aan bod in paragraaf 3.4.1. De hoge concentratie autobedrijven in het gebied zorgt volgens respondenten voor een 'moordende concurrentie'. Het gebrek aan bedrijfsactiviteiten en de soms opvallend lage prijzen (zoals een APK-keuring voor 25 euro) doen vermoeden dat bedrijven niet op een legale manier hun geld kunnen verdienen. Een expert uit de autowereld noemt het zeker opmerkelijk, want 'in die omgeving heb je aan 10, 20 bedrijven genoeg'. Een andere respondent geeft aan dat de bedrijven dan ook nooit op een legale manier rond kunnen komen:

'Ik zie dat ze 4,5 man personeel hebben. Hoe kunnen er vier gezinnen leven van zo'n bedrijf? Er gebeurt niets. Dat is window dressing. Die houden zich bezig met omkatten en strippen. En witwassen.'

Een enkele respondent is genuanceerder en geeft aan dat de autobranche wel oververtegenwoordigd is, maar dat dit niet per se hoeft te betekenen dat het verdienmodel onrealistisch is. Volledig zicht op het verdienmodel van de autobedrijven in de Spaanse Polder ontbreekt echter nog. Volgens respondenten nodigt het gebrek aan economische bestaansrecht uit tot regelovertreding, of is dit zelfs noodzakelijk om te overleven. Het gevolg is oneerlijke concurrentie met bedrijven in het gebied die het wel volgens de regels doen. Professionals horen dan ook klachten van ondernemers over bedrijven waar ze geen activiteiten zien en die desondanks wel al jaren in het gebied gevestigd zijn.

3.10.1. BENCHMARK

Er is geprobeerd om te kijken of op basis van bestaand cijfermateriaal de automotive-branche daadwerkelijk oververtegenwoordigd is in de Spaanse Polder. Het afzetgebied van bedrijven in de Spaanse Polder is onbekend, maar aannemelijk is dat dat groter is dan enkel de omliggende wijken. Een regionale, of landelijke klantenkring is denkbaar, onder andere door de handel via internet. Om deze reden is een bredere benchmark uitgevoerd.

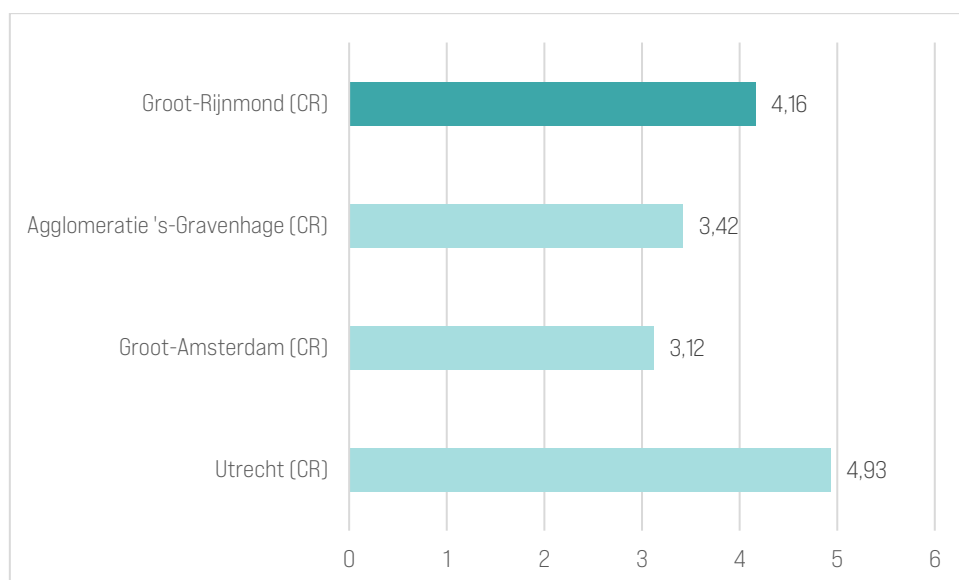
Op basis van cijfers van CBS blijkt dat er in Nederland op 1 januari 2020 92.510 bedrijven ingeschreven staan die vallen onder de definitie van de automotive-branche die voor dit onderzoek is aangehouden. Afgezet tegen het inwoneraantal, gaat het om 5,3 vestigingen per 1.000 inwoners. Van deze autobedrijven is 22% gevestigd in 1 van de COROP-gebieden¹⁷ van de G4-gemeenten. Gebied Groot-Rijnmond¹⁸ kent op de peildatum 6.055 vestigingen. Dit is 7% van het totaal aantal ingeschreven automotive vestigingen in Nederland.

In figuur 3.1. is het aantal vestigingen van automotive bedrijven in de G4-regio's afgezet tegen het aantal inwoners. Hierin is af te lezen dat Groot-Rijnmond een tweede plek

¹⁷ Aanduiding CBS, regionaal gebied tussen provincie en gemeenten in. CBS kan niet het aantal ingeschreven vestigingen per gemeente aanleveren.

¹⁸ Albrandswaard, Barendrecht, Brielle, Capelle aan den IJssel, Goeree-Overflakkee, Hellevoetsluis, Hoeksche Waard, Krimpen aan den IJssel, Krimpenewaard, Lansingerland, Maassluis, Nissewaard, Ridderkerk, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Westvoorne, Zuidplas.

inneemt na de regio Utrecht. De regionale ratio's zijn lager dan de landelijke ratio van 5.3 autobedrijven per 1000 inwoners. Op basis van deze gegevens lijkt geen sprake te zijn van een regionale oververtegenwoordiging van de automotive-branchen. In hoeverre dit geldt voor de bedrijven in de automotive-branchen in de Spaanse Polder blijkt hier echter niet uit. Daarvoor is nader onderzoek naar de administratie en verdienmodellen van ondernemingen nodig.



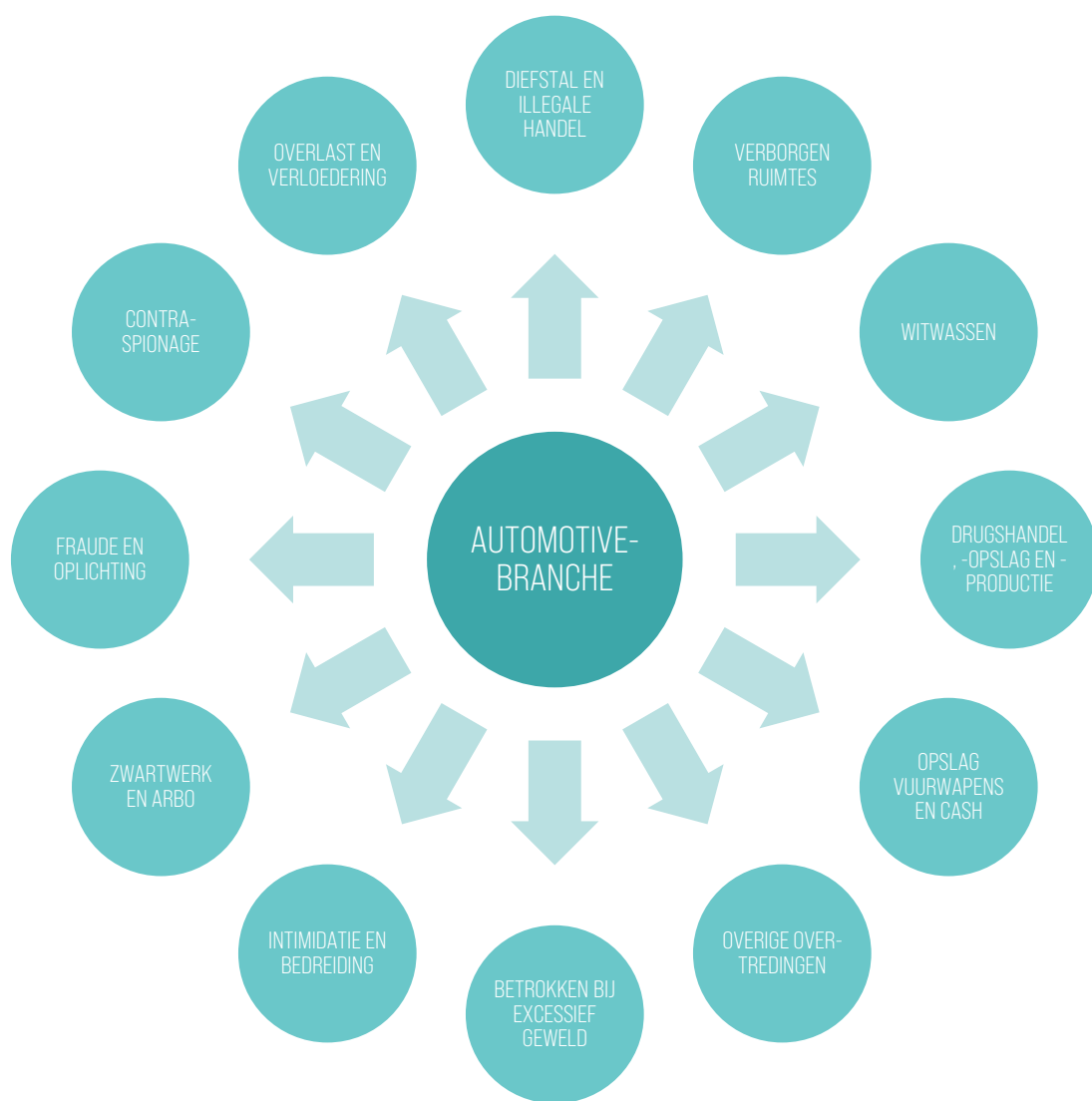
Figuur 3.1. Ratio aantal vestigingen per 1000 inwoners , uitgesplitst naar COROP-gebied G4, Bron CBS

3.11. SAMENGEVAT

In dit hoofdstuk is een beeld geschetst van wat zich allemaal afspeelt als het gaat om regelovertreding in het gebied van de Spaanse Polder, 's-Gravelandsepolder en bedrijventerrein Noord-West. In figuur 3.2. zijn deze bevindingen schematisch weergegeven. Op basis van de bevindingen is het gebied te typeren als een verzamelplaats voor een veelvoud aan criminaliteits- en leefbaarheidsproblemen waar de autobranche bij betrokken is.

Alle in hoofdstuk 2 genoemde fenomenen komen volgens respondenten voor in het gebied en zijn in het verleden aangetroffen bij verschillende autobedrijven, variërend van verkoop van gestolen onderdelen tot verzekeringsfraude en het inbouwen van verborgen ruimtes. Daarnaast zijn in autobedrijven andere vormen van georganiseerde criminaliteit aangetroffen, zoals harddrugshandel en hennepkwekerijen. Professionals denken dat er nog meerdere dekmantelbedrijven in het gebied aanwezig zijn. De spelers die betrokken zijn bij bovenstaande vormen van ondermijning laten zich grofweg onderscheiden in 1) de 'zwarte jongens' in de criminaliteit die geld verdienen met georganiseerde misdaad en 2) de opportunistische ondernemers die bereid zijn allerlei illegale zaken te doen om geld te verdienen.

De aanwezige autobedrijven en hun bezoekers hebben tevens invloed op de leefbaarheid. Ook hier is een gradatie te zien van lichtere vormen, zoals parkeeroverlast tot zorgen voor een (sterk) onveiligheidsgevoel bij andere mensen die in het gebied werken of komen. Professionals op het gebied van toezicht en handhaving krijgen te maken met intimidatie en contraspionage en nemen maatregelen om veilig te kunnen werken.



Figuur 3.2 Criminaliteit, leefbaarheidsproblematiek en andere regelovertreding m.b.t. de automotive-branche in de Spaanse Polder, 's-Gravelandsepolder en bedrijventerrein Noord-West.



4. SLOTBESCHOUWING

4.1. INLEIDING

In dit onderzoek is gekeken hoe (zware en georganiseerde) criminaliteit en andere vormen van regelovertreding zich manifesteren in de automotive-branchen in de Spaanse Polder. Centraal staan de onderstaande onderzoeksvragen:

1. *Wat is bekend over de betrokkenheid van de automotive-branchen bij (georganiseerde) criminaliteit, andere vormen van regelovertreding en leefbaarheidsproblematiek in Nederland?*
2. *Wat is bekend over de betrokkenheid van de automotive-branchen bij (georganiseerde) criminaliteit, andere vormen van regelovertreding en leefbaarheidsproblematiek in de Spaanse Polder, 's-Gravelandse polder en bedrijventerrein Noord-West?*

Op basis van open bronnenonderzoek (wetenschappelijke literatuur, beleidsrapporten en mediabronnen) en interviews zijn de onderzoeksvragen in hoofdstuk 2 en 3 beantwoord. Dit hoofdstuk bevat een slotbeschouwing, waarbij de bevindingen in een breder perspectief zijn geplaatst.

4.2. CRIMINELE INFRASTRUCTUUR

Al eerder gebruikte Bervoets e.a. (2016) de term 'supermarkt voor criminelen' om het gebied van de Spaanse Polder te typeren. In het onderhavige onderzoek is nader gekeken naar een branchen die sterk (over)vertegenwoordigd is in dit gebied, namelijk de automotive-branchen. Uit de bevindingen blijkt dat de automotive-branchen een belangrijke rol speelt in het stelsel van bedrijfsruimtes, opslagplaatsen en ontmoetingsruimtes die samen de criminele infrastructuur in het gebied vormen.

Waar wetenschappelijk onderzoek naar criminele infrastructuur en criminele ontmoetingsplaatsen zich meestal enkel richt op georganiseerde criminaliteit (zie o.a. Kops & Klerks, 2004 en Kleemans, 2017), blijkt dat het onderscheid tussen georganiseerde en andere vormen van criminaliteit in de praktijk niet zo duidelijk is. De ondernemers in de automotive-branchen in het onderzochte gebied zijn van meerdere criminele markten thuis en plegen delicten op het hele criminele spectrum, variërend van lichte overtredingen tot georganiseerde misdaad. Soms zijn ze daarbij dienstverlenend, andere keren initiërend of adviserend.

Waar in eerder onderzoek naar criminaliteit in de autobranche de aandacht ligt op een specifiek fenomeen, zoals autodiefstal of autoverhuur aan criminele netwerken (zie o.a. Ferweda e.a., 2005 en Van Leiden e.a., 2019), laat dit onderzoek zien hoe deze

fenomenen samenhangen en elkaar (kunnen) versterken. In het gebied zijn zowel grotere criminele spelers als opportunistische malafide ondernemers te vinden die samen tal van criminele activiteiten plegen. De samenwerking tussen de spelers in het gebied is voor de professionals duidelijk zichtbaar; drugs die bij de ene ondernemer is opgeslagen, wordt bij een andere ondernemer in een verborgen ruimte geplaatst. Of een gestolen auto bij garage A blijkt daar te zijn neergezet door de eigenaar van garage B. Deze samenwerking wordt ook gebruikt om de effecten van de integrale aanpak tegen te gaan; zoals wanneer een ondernemer gedwongen moet vertrekken uit het gebied, maar zijn auto's in consignatie bij een andere autohandelaar in het gebied laat staan. De aanwezigheid van een dergelijke criminele infrastructuur maakt dat criminaliteit zich op deze locaties volhardt, ook al wisselen de spelers door repressieve overheidsinspanningen (Mehlbaum e.a., 2018).

4.3. ANONIMITEIT EN AFSCHERMING

De criminele infrastructuur in een gebied gedijt bij anonimiteit voor de criminele spelers en afscherming van hun illegale activiteiten. Bedrijventerreinen (maar ook buurten of winkelstraten) waar zware en georganiseerde criminaliteit genesteld is, kennen vaak weinig formeel en informeel toezicht. In sommige gevallen gaat dit zover dat er enkel nog sprake is van crimineel toezicht en ontstaan vrijplaatsen, waar iedereen een oogje dichtknijpt en niemand iets durft te melden (Mehlbaum e.a., 2018). Voor de start van de integrale aanpak was de Spaanse Polder voor professionals en ondernemers een dergelijke criminele vrijplaats, zo blijkt uit de gesprekken en open bronnen.

Door de integrale aanpak zijn de laatste jaren belangrijke stappen gezet om de anonimiteit af te breken. Professionals ontvangen steeds vaker complimenten van goedwillende ondernemers en deze ondernemers weten hen steeds vaker te vinden voor een informele melding of klacht, zo blijkt uit de gesprekken. Integrale controles vinden zonder problemen plaats en geregeld stappen professionals over de drempel om een pand nader te bekijken.

Uit het onderzoek blijkt echter ook dat dit nog geen gelopen race is en dat duurzame verbetering een lange adem vergt. Zowel professionals als goedwillende ondernemers, werknemers en bezoekers voelen zich nog lang niet altijd veilig in het gebied. Voor professionals die het gezicht vormen van de integrale aanpak heeft dit soms verstrekende gevolgen, evenals voor pandeigenaren die hun huurders niet aan durven te spreken. Het continueren van de ingezette koers en blijvende inspanningen om de anonimiteit en criminele infrastructuur duurzaam af te breken is dan ook nog nodig.

BRONNEN

Accountant (2019, 1 juli). Invallen bij autobedrijven vanwege fraude. Geraadpleegd van <https://www.accountant.nl/nieuws/2019/7/invallen-bij-autobedrijven-vanwege-fraude/#>

Algemeen Dagblad (2017, 30 maart). Politie neemt 124.000 euro in beslag bij autobedrijf in de Spaanse Polder. Geraadpleegd van https://www.ad.nl/rotterdam/politie-neemt-124-000-euro-in-beslag-bij-autobedrijf-in-de-spaanse-polder~a948044e/?utm_source=whatsapp&utm_medium=social&utm_campaign=socialsharing_web

Avrotros. (2019, 1 juli). Politie invallen bij autobedrijven vanwege btw-fraude en witwassen. Geraadpleegd van <https://opgelicht.avrotros.nl/nieuws/artikel/politie-invallen-bij-autobedrijven-vanwege-btw-fraude-en-witwassen/>

Bervoets, E., H. Turan & J. Koffijberg (2016). *Achter de schermen. Een streetwise onderzoek naar het Rotterdamse-Schiedamse bedrijventerrein Spaanse Polder*. Bureau Bervoets. VERTROUWELIJKE RAPPORTAGE

Blik op nieuws (2018, juni 29). Garage gesloten voor inbouwen verborgen ruimtes. Geraadpleegd van <https://www.blikopnieuws.nl/nieuws/265137/garage-gesloten-voor-inbouwen-verborgen-ruimtes.html/>

Boerman, F., Grapendaal, M., Nieuwenhuis, F., & Stoffers, E. (2017). *Nationaal dreigingsbeeld 2017: Georganiseerde criminaliteit*. Gedownload via <https://www.politie.nl/binaries/content/assets/politie/algemeen/nationaal-dreigingsbeeld-2017/nationaal-dreigingsbeeld-2017.pdf>

Bond voor Verzekeraars (2016). *Fraudeurs gevangen in facts and figures*. Gedownload via <https://www.verzekeraars.nl/media/2213/fraudeurs-gevangen-in-facts-en-figures-002.pdf>

Bruinsma, G.J.N. & Bovenkerk, F. (1996). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland: Deelonderzoek II: Branches: Eindrapport, bijlage IX van de Enquêtecommissie opsporingsmethoden*. Den Haag, Nederland: SDU. Gedownload van <https://www.burojansen.nl/traa/index.htm>

BTW Jurisprudentie (2020, 25 augustus). Jarenlange gevangenisstraffen voor btw-fraude autohandelaren. Geraadpleegd van <https://btwjurisprudentie.nl/jarenlange-gevangenisstraffen-voor-btw-fraude-autohandelaren/>

Bureau Beke & Bureau Bervoets (2018). *Nieuw Overvecht: Voorbij de cijfers. Een streetwise onderzoek en gefundeerd advies voor de veiligheidsaanpak van een bedrijventerrein in Utrecht*.

CCV (z.d.), Illegale autohandel. Geraadpleegd van <https://hetccv.nl/onderwerpen/georganiseerde-criminaliteit-en-ondermijning/verschijningsvormen/illegale-autohandel/>

CCVa (z.d.), Digitaal Opkopers Register (DOR). Geraadpleegd van <https://hetccv.nl/onderwerpen/heling/digitaal-opkopers-register-dor/>

Crime Nieuws (2016, december 10), Werkplaats voor inbouwen verborgen ruimtes in auto's opgerold door politie. Geraadpleegd van <https://crime-nieuws.nl/werkplaats-voor-inbouwen-verborgen-ruimtes-in-autos-opgerold-door-politie/>

Farberman, H.A. (1975). 'A criminogenic market structure: The automobile industry'. *The Sociological Quarterly*, 16(4): 438-557.

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

Gemeente Rotterdam (2018, 31 augustus). Aanwijzingsbesluit autoverhuur Spaanse Polder als vergunningplichtigebedrijfsmatige activiteit. Gemeentebld Rotterdam.

Haspels, J. (2011, april 20). Autoverkopers voor de rechter. AD/Rotterdams Dagblad. Geraadpleegd van Nexis Lexis.

Het Parool (2009, 5 oktober). Aanrijding vaak in scenes gezet. Geraadpleegd van <https://www.parool.nl/nieuws/aanrijding-vaak-in-scene-gezet~b81d022d/>

Kleemans, E.R. (2017). 'Organized Crime and Places'. In: G.J.N. Bruinsma & S.D. Johnson (red.), *Oxford Handbook of Environmental Criminology*. Oxford: Oxford University Press.

Kleemans, E.R., Brienens, M.E.I., Bunt, H.G. van de, Kouwenberg, R.F., Paulides, G., & Barendsen, J. (2002). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland*. Den Haag: WODC.

Koning, J., & F.J. Blaauw (2020). *Statistiek Voertuigdiefstal 2019*. Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit.

Kops, N. & P.P.H.M. Klerks (2004). De analyse van criminele infrastructuren. Verslag van een pilotproject. Onderzoeksgroep Politieacademie. Gedownload via: <http://www.politieenwetenschap.nl/download/HpUY95L1Q6CKEocMiyPwHeqpLZ5M0Y0u2gJ4jmrz/rlaU2ULz9dphhYrAzZ6VIBoSHLWAr5afMbrdfOyZ/>.

Leonard, W.N. & Weber, M.G. (1970). 'Automakers and dealers: A study of criminogenic market forces'. *Law & Society Review*, 4(3): 407-424.

Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit. (2020). Statistiek voertuigdiefstal 2019. Geraadpleegd van <https://liv.nl/publicaties/diefstalcijfers/>

Leiden, I., van, J. Wolsink & H. Ferwerda (2019). *Criminelen achter het stuur. Aard en omvang van het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele activiteiten*. Arnhem: Bureau Beke.

Mehlbaum, S., Y. Schoenmakers en Y. van Zanten (2018). *Notoire straten. Over de inbedding van georganiseerde criminaliteit*. Apeldoorn: Politie & Wetenschap.

Moerland, H. & Boerman, F. (1999). *Georganiseerde misdaad en betrokkenheid van bedrijven*. Kluwer rechtswetenschappen.

NU.nl (2020, 17 september). Twee miljoen euro aan vervalste merkkleding aangetroffen in Schiedam. Geraadpleegd van <https://www.nu.nl/283212/video/twee-miljoen-euro-aan-vervalste-merkkleding-aangetroffen-in-schiedam.html>

Politie (2017, december 14). Rotterdamse politie ontdekt steeds vaker een verborgen ruimte. Geraadpleegd van <https://www.politie.nl/mijn-buurt/nieuws/2017/december/14/07-rotterdamse-politie-ontdekt-steeds-vaker-een-verborgen-ruimte.html>

Pols, H. (2020, 24 juni). Ondernijning aanpakken in de praktijk. Haags Congres Bureau.

Raad van de Europese Unie. (2001). Voertuigencriminaliteit. Geraadpleegd van <https://www.eumonitor.nl/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vj6ip9osx9yu>

RDW (z.d.) Omgekat of gekloond voertuig. Geraadpleegd van <https://www.rdw.nl/particulier/voertuigen/auto/kopen/omgekat-of-gekloond-voertuig>

Rechtbank Rotterdam (2020, 28 september). Beschikking. Parketnummer: 10/750072-18.

RIEC-LIEC (z.d.). Criminele motorbendes. Geraadpleegd van <https://www.riec.nl/ondermijnende-criminaliteit/criminele-motorbendes>. in

Rijksdienst Wegverkeer. (2020). Voertuigcriminaliteit. Geraadpleegd van <https://www.rdw.nl/over-rdw/actueel/dossiers/voertuigcriminaliteit>

Scherpenisse, J., Twist, M., van, & J. Schram (2017). *Ondertussen in de Spaanse polder: Experimenteren met een nieuwe aanpak van ondernijning criminaliteit*. Den Haag: Nederlandse School voor Openbaar Bestuur.

Soudijn, M. & T. Akse (2012). *Witwassen. Criminaliteitsbeeldanalyse 2012*. Driebergen: KLPD.

Tubbergen Nieuws (2020, juli 8). Grootschalige controle bij autobedrijven in strijd tegen ondernijning. Geraadpleegd van <https://tubbergen.nieuws.nl/politieberichten/20200708/grootschalige-controle-bij-autobedrijven-in-strijd-tegen-ondernijning/>

Vugts, P. (2017, mei 9). Inval bij garage die geheime bergplaatsen inbouwde. Geraadpleegd van <https://www.parool.nl/nieuws/inval-bij-garage-die-geheime->

bergplaatsen-inbouwde~ba8986f6/

Wal, C. van der. (2019, 28 december). Mogelijk miljard euro witgewassen met auto-export. Het Parool. Geraadpleegd van <https://www.parool.nl/nieuws/mogelijk-miljard-euro-witgewassen-met-auto-export~b79e595f/>

Bijlage A SBI-codes autobranche

Onder de automotive-branche is in dit onderzoek verstaan:

- handel in personenauto's, (lichte) bedrijfsauto's en auto-onderdelen;
- reparatie/(de)montage/herstel (waaronder wassen en slepen van auto's) van personenauto's, (lichte) bedrijfsauto's en auto-onderdelen;
- import en export van personenauto's, (lichte) bedrijfsauto's en auto-onderdelen;
- vervaardiging van auto's en auto-onderdelen.

BIJBEHORENDE SBI-CODES:

Handel in personenauto's, (lichte) bedrijfsauto's en auto-onderdelen.

45.1 Handel in auto's en aanhangers, eventueel gecombineerd met reparatie

45.11 Handel in en reparatie van personenauto's en lichte bedrijfsauto's

45.11.2 Handel in en reparatie van personenauto's en lichte bedrijfsauto's:
handelsbemiddeling, detailhandel, handel schade-auto's, algemene reparatie en
onderhoud (geen import van nieuwe)

45.19 Handel in en reparatie van zwaardere bedrijfsauto's, aanhangers en caravans

45.19.2 Handel in en reparatie van zwaardere bedrijfsauto's (geen import van nieuwe)

45.20.1 Auto-onderdelenservicebedrijven: handel in auto-onderdelen en accessoires in
combinatie met montage

45.3 Handel in auto-onderdelen en -accessoires

45.31 Groothandel en handelsbemiddeling in auto-onderdelen en -accessoires

45.31.1 Groothandel en handelsbemiddeling in auto-onderdelen en -accessoires (geen
banden)

45.31.2 Groothandel en handelsbemiddeling in banden

45.32 Detailhandel in auto-onderdelen en -accessoires

46.77.1 Groothandel in autosloopmateriaal



Reparatie/(de)montage/herstel (waaronder wassen en slepen van auto's) van personenauto's, (lichte) bedrijfsauto's en auto-onderdelen.

45.20.2 Bandenservicebedrijven

45.20.3 Reparatie van specifieke auto-onderdelen

45.20.4 Carrosserieherstel: ombouwen, spuiten van auto's

45.20.5 Overige gespecialiseerde reparatie; wassen en slepen van auto's (waaronder inbouwen, stofferen, exploitatie van wasgelegenheden, carwrapping, aanpassen software, slepen/bergen ophalen van gestrande auto's

29.20.1 Carrosseriebouw

Import en export van personenauto's, (lichte) bedrijfsauto's en auto-onderdelen

45.11.1 Import van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsauto's

45.19.1 Import van nieuwe bedrijfsauto's

Vervaarding van auto's en auto-onderdelen

29.1 Vervaardiging van auto's

29.10 Vervaardiging van auto's

29.3 Vervaardiging van onderdelen en toebehoren voor auto's

29.31 Vervaardiging van elektrische en elektronische onderdelen en toebehoren voor auto's

29.32 Vervaardiging van niet-elektrische en -elektronische onderdelen en toebehoren voor auto's



M E H L B A U M

O N D E R Z O E K

CRIMINOLOGISCH ONDERZOEK, ADVIES & TRAINING

ADRES WETHOUDER RIJKEBOERWEG 111
1165 NL, HALFWEG

E-MAIL INFO@MEHLBAUMONDERZOEK.NL
ONLINE MEHLBAUMONDERZOEK.NL

KVK 63822180