



Road runner

Een verkennend fenomeenonderzoek naar e-bikediefstal
en diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen
gepleegd door mobiele bendes



Joey Wolsink
Henk Ferwerda
Joeri Vig
Colin Voetee

CCV centrum voor
criminaliteitspreventie en
veiligheid

Bureau **Beke**

In opdracht van

In opdracht van de Taskforce Mobiel Banditisme en het ministerie van Justitie en Veiligheid

Wolsink, J., Ferwerda, H., Vig, J., & Voetee, C.

Road runner

Een verkennend fenomeenonderzoek naar e-bikediefstal en diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen gepleegd door mobiele bendes

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de Taskforce Mobiel Banditisme en het ministerie van Justitie en Veiligheid. De verantwoordelijkheid voor de inhoud van het onderzoek berust bij de auteurs.

© 2022, Arnhem/Utrecht, Bureau Beke/CCV.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteurs.

No part of this publication may be reproduced in any form by print, photo print or other means without written permission from the authors.

Inhoud

1	Achtergrond, vraagstelling en onderzoeksmethodiek (Bureau Beke)	5
1.1	Achtergrond en aanleiding	5
1.2	Vraagstelling	7
1.3	Onderzoeksmethodiek	7
1.4	Leeswijzer	10
2	E-bikediefstal (Bureau Beke)	11
2.1	Omvang van e-bikediefstal	11
2.2	Diefstallocaties	15
2.3	Modus operandi	21
2.4	Daderkenmerken	22
2.5	De impact van diefstal voor slachtoffers	24
2.6	Resumé	25
3	Diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen (Bureau Beke)	28
3.1	Omvang van diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen	28
3.2	Diefstallocaties	30
3.3	Modus operandi	33
3.4	Daderkenmerken	35
3.5	De impact van diefstal voor slachtoffers	35
3.6	Resumé	36
4	Uitwerking van het barrièremodel en kansen voor de aanpak (Het CCV)	38
4.1	Het huidige instrumentarium toegepast op het barrièremodel	38
4.1.1	<i>Inreis in Nederland</i>	38
4.1.2	<i>Verblijf in Nederland</i>	39
4.1.3	<i>Gebruik infrastructuur in Nederland</i>	39
4.1.4	<i>Delict plegen (en het faciliteren daarvan)</i>	40
4.1.5	<i>Opslag van gestolen goederen</i>	41
4.1.6	<i>Vervoer van en handel in gestolen goederen</i>	41
4.1.7	<i>Gebruik gestolen goederen</i>	42
4.2	Naar een verbeterde aanpak van mobiel banditisme	42
4.2.1	<i>Preventieve oplossingen</i>	42
4.2.2	<i>Oplossingen die heterdaadkracht vergroten</i>	47
4.3	Resumé	48

5	Conclusie (Bureau Beke)	50
5.1	Omvang van de diefstallen	51
5.2	Aard van de diefstallen	51
5.3	(Kansen voor) de aanpak	53
5.4	Naar een pilot	53
	Geraadpleegde bronnen	55
	Bijlagen	
Bijlage 1 –	Merken van de gestolen e-bikes (n=42.518)	57
Bijlage 2 –	Gemeenten waar e-bikes zijn gestolen (n=42.498)	62
Bijlage 3 –	Gemeenten waar gps-systemen uit landbouwvoertuigen zijn gestolen (n=362)	73

1 Achtergrond, vraagstelling en onderzoeksmethodiek

Dit hoofdstuk beschrijft als eerste de achtergrond en aanleiding voor onderhavig verken-
nend fenomeenonderzoek. In paragraaf 1.2 wordt vervolgens de doelstelling en
vraagstelling van het onderzoek beschreven, waarna paragraaf 1.3 ingaat op de onder-
zoeksmethodiek. Het hoofdstuk sluit in paragraaf 1.4 af met een leeswijzer.

1.1 Achtergrond en aanleiding

Sinds het begin van deze eeuw wordt de Nederlandse samenleving geconfronteerd met
mobiel banditisme. Het betreft internationaal actief zijnde rondtrekkende bendes uit het
buitenland die gedurende hun korte verblijf in Nederland stelselmatig verschillende typen
vermogensdelicten plegen (Siegel, 2013; Van Ham, Van Esseveldt & Ferwerda, 2018).
Zo plegen zij in wisselende samenstellingen onder meer diefstallen bij juweliers, super-
markten, cosmetica- en elektronicawinkels. Ook maken zij zich schuldig aan fietsdiefstal,
woninginbraken, straatroven, heling, autodiefstal, oplichting, skimming, identiteitsfraude
en zakkenrollerij (Siegel, 2013; Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing, 2019; Kup-
pens, Wolsink, Van Esseveldt & Ferwerda, 2020).¹ In dit rapport zoomen we in op twee
vormen van diefstallen die aan mobiele bendes te relateren zijn: diefstallen van e-bikes
en diefstallen van gps-systemen uit landbouwvoertuigen.

Fietsdiefstal blijkt uit het onderzoek van Kuppens, Wolsink, Van Esseveldt en Fer-
werda (2018) al jaren het meest voorkomende vermogensdelict. Kijkende naar de soorten
fietsen die worden gestolen, dan blijken e-bikes de afgelopen jaren steeds vaker te wor-
den weggenomen terwijl de aangiftecijfers van andersoortige fietsdiefstallen afnemen.
Hierdoor heeft e-bikediefstal een steeds groter aandeel in het totaal aantal fietsdiefstal-
len. Dit blijkt ook uit cijfers van aangiften uit de eerste drie kwartalen van 2020 en 2021,
die door de Stichting Aanpak Fiets- en E-bikediefstal (S.A.F.E.) zijn opgevraagd bij de poli-
tie. In de eerste drie kwartalen van 2020 is 11.711 keer aangifte gedaan van e-bikediefstal.
Dit komt erop neer dat één op de vijf gestolen (brom-/snor-)fietsen een e-bike is. Het
aantal keer dat aangifte is gedaan van e-bikediefstal is in de eerste drie kwartalen van
2021 toegenomen tot 15.159 (toename van bijna 30%). Hieruit blijkt dat ruim 35 procent
van de gestolen (brom-/snor-)fietsen een e-bike is (toename van 15%). De verklaring die
hiervoor wordt gegeven in het onderzoek van Kuppens, Wolsink, Van Esseveldt en Fer-
werda (2020) is dat de waarde van een e-bike veel hoger is dan de waarde van bijvoor-
beeld een gewone toer- of stadsfiets, waardoor het een gewillig object is voor het
dieven-gilde. Hoewel Kuppens, Wolsink, Van Esseveldt en Ferwerda (2020) in hun onder-
zoek hebben gekeken naar bijvoorbeeld diefstallocaties, modus operandi en de impact

1. CCV, n.b. a.

van slachtofferschap, gebeurde dit op het algemene niveau van fietsdiefstal en niet specifiek op het niveau van e-bikediefstal. Dit is tekenend voor de beschikbare kennis in de wetenschappelijke literatuur, want tot dusverre schort het aan specifieke systematische analyses van e-bikediefstal. Dit maakt dat er anno 2022 nog weinig bekend is over dit relatief nieuwe fenomeen.

Hetzelfde geldt voor een ander relatief nieuw fenomeen waaraan mobiele bendes zich schuldig maken: diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen. In 2014 kreeg de politie-eenheid Noord-Nederland de eerste meldingen van diefstallen van gps-systemen uit landbouwvoertuigen binnen. Dit type vermogensdelict heeft een vlucht genomen met de opmars van de precisielandbouw.²

Precisielandbouw

Voor de precisielandbouw vervullen gps-systemen en bijbehorende bedieningsschermen een cruciale rol. Een gps-systeem bestaat uit een ontvanger op het dak van een tractor en een scherm in de cabine. Tezamen zorgen ze dat een tractor tot op de centimeter nauwkeurig kaarsrechte lijnen kan rijden op een akker. Ook bedient de achterliggende software de machines, zodat zeer nauwkeurig de juiste hoeveelheden mest, bestrijdingsmiddelen of kalk op de juiste plek komen. Het systeem onthoudt bijvoorbeeld precies waar een boer al wel en nog niet is geweest.³

Ondanks dat in 2014 de eerste diefstalmeldingen binnen zijn gekomen, beschrijft brancheorganisatie Cumela diefstallen van gps-systemen uit landbouwvoertuigen in juni 2019 nog steeds als een nieuwe trend.⁴ In juli 2020 laten aangiftecijfers van de politie zien dat sinds april 2019 meer dan 200 keer aangifte is gedaan van diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen van de agrarische sector uit het hele land. De schade van deze diefstallen loopt in de miljoenen euro's, omdat de systemen vervangen of gerepareerd moeten worden en omdat de landbouwmachines stilstaan.⁵ Brancheorganisatie Cumula zegt in 2020 dat er in werkelijkheid meer diefstallen van gps-systemen hebben plaatsgevonden dan uit de aangiftecijfers van de politie blijkt: "De cultuur in het buitengebied is dat niet alle diefstallen worden gemeld. Agrariërs nemen hun verlies en willen geen gedoe met aangifte. Het is een cirkel, waardoor de politie denkt dat er niks aan de hand is".⁶ Ook voor dit type vermogensdelict geldt dat het schort aan een systematische wetenschappelijke analyse om gefundeerd iets te kunnen zeggen over de omvang en aard van het fenomeen.

2. Algemeen Dagblad, 15 augustus 2020.

3. BN De Stem, 8 mei 2019; Algemeen Dagblad, 2 juli 2020; Algemeen Dagblad, 15 augustus 2020; De Volkskrant, 23 september 2020; De Stentor, 7 januari 2021.

4. De Stentor, 1 juni 2019.

5. Politie, 30 juni 2020; Algemeen Dagblad, 2 juli 2020.

6. De Stentor, 4 juli 2020.

1.2 Vraagstelling

Vanwege de kennislacunes ten aanzien van beide vermogensdelicten is het doel van dit verkennende fenomeenonderzoek – dat wordt uitgevoerd in opdracht van de Taskforce Mobiel Banditisme⁷ en het ministerie van Justitie en Veiligheid – om meer te weten te komen over de omvang en aard van beide fenomenen. Voor wat betreft de omvang wordt een ontwikkeling geschetst. Ook wordt besproken hoeveel e-bikes en gps-systemen per diefstal worden weggenomen en wordt benoemd om welke merken en typen het gaat wanneer dit bekend is. Met betrekking tot de aard gaat het om de diefstallocaties, modus operandi, daderkenmerken en de impact van de diefstallen op slachtoffers. Een ander doel van het onderzoek is om input te verzamelen voor een verbeterde preventieve en repressieve aanpak van diefstal. De hieruit voortkomende vraagstelling die in dit fenomeenonderzoek wordt beantwoord, is:

Wat is de omvang van e-bikediefstal en diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen in Nederland, wat zijn de diefstallocaties, modus operandi, daderkenmerken, wat is de impact van de diefstallen op slachtoffers en waar liggen kansen voor de preventieve en repressieve aanpak?

1.3 Onderzoeksmethodiek

Om antwoord te kunnen geven op de vraagstelling is in dit onderzoek gebruikgemaakt van meerdere onderzoeksmethoden. Om iets te kunnen zeggen over de omvang en aard van e-bikediefstal en de diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen zijn twee onderzoeksactiviteiten uitgevoerd.

Ten eerste zijn politieregistraties geanalyseerd. Met betrekking tot e-bikediefstal gaat het om 42.518 registraties die zijn opge maakt in de periode van 1 januari 2018 tot en met 12 augustus 2021. Met betrekking tot diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen gaat het om 362 registraties uit de periode 10 april 2019 tot en met 10 juli 2021.⁸

-
7. In 2018 is de Taskforce Mobiele Banditisme opgericht. Het brengt alle partijen samen die betrokken zijn bij de bestrijding Veiligheid van mobiele bendes. De deelnemende partijen in 2018 zijn Detailhandel Nederland (DHN), Transport en Logistiek Nederland (TLN), gemeenten, Koninklijke Marechaussee (KMar), Immigratie- en Naturalisatiedienst (IND), politie, Openbaar Ministerie (OM), ministerie van Justitie en Veiligheid en het Centrum voor Criminaliteitspreventie en (CCV). Zij beogen Nederland als delictgebied onaantrekkelijk te maken voor mobiele bendes door ze te ontmoedigen, tegen te houden en aan te pakken (Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing, 2019; CCV, n.b. a).
 8. We zijn ons ervan bewust dat dit geen actuele data zijn maar op het moment van schrijven was enkel deze data beschikbaar. Op het moment van oplevering is wel meer bekend over de trend in het aantal diefstallen. In de box op pagina 13 en in de voetnoten 13 en 19 staan de meest recente trends volgens de Veiligheidsmonitor en volgens de landelijk projectleider mobiel banditisme binnen de politie.

Ten tweede is met behulp van verschillende zoektermen⁹ op LexisNexis¹⁰ gezocht naar mediaberichten¹¹ die in de periode juli 2016 tot en met juni 2021 ingaan op e-bikediefstal en diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen. Ten aanzien van e-bikediefstal hebben de zoektermen geleid tot 2.981 mediaberichten, waarvan er 204 bruikbaar zijn geweest voor analyse. Voor de diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen blijken 25 van de 1.127 mediaberichten bruikbaar voor analyse.

Op voorhand dient benoemd te worden dat deze onderzoeksmethoden er niet toe hebben geleid dat – zoals met dit onderzoek wel werd beoogd – meer informatie is verkregen over mobiele bendes die e-bikes en gps-systemen uit landbouwvoertuigen stelen. De geraadpleegde bronnen leveren namelijk vooral informatie op over daders uit Nederland en hun diefstallocaties en gebruikte modus operandi, en in mindere mate over mobiele bendes. In een poging hier toch iets meer over te kunnen zeggen, is – ten tweede – een aanvullende literatuurstudie uitgevoerd en deze geeft iets meer zicht op de rol van mobiele bendes.

Vervolgens ligt de focus in het onderzoek op de aanpak van mobiele bendes. Burgers, ondernemers en overheden zijn vaak niet op de hoogte van mogelijk aanstormend mobiel banditisme, zoals bij de diefstal van e-bikes en gps-systemen uit landbouwvoertuigen. Daardoor is het erg moeilijk om mobiel banditisme te voorkomen (preventie). Ook de repressieve aanpak van mobiele bendes is een heikel punt. Dit komt onder andere doordat mobiele bendes moeilijk op heterdaad te betrappen zijn en er te weinig informatie en/of mogelijkheden zijn om ze achteraf aan te houden en te vervolgen. Om antwoord te geven op de vraag hoe de preventieve en repressieve aanpak verbeterd kan worden, zijn interviews gehouden. Voor het bespreken van de aanpak van e-bikediefstal is bijvoorbeeld een brainstormsessie georganiseerd waar functionarissen van de politie, twee gemeenten, een verzekeringsmaatschappij en WhatsApp Buurtpreventie bij aanwezig waren. Met de brainstormsessie beogen we een instrument of oplossing – zoals een meldschema mét handelingsperspectief – te bedenken. Daarmee kunnen bewoners, ondernemers en overheden ervoor zorgen dat preventiemaatregelen adequaat toegepast worden doordat goed geïnformeerde potentiële slachtoffers en mobiele bendes meer op heterdaad

-
9. “E-bike AND Diefstal”, “E-bike AND Gestolen”, “E-bike AND Stelen”, “Elektrische fiets AND Diefstal”, “Elektrische fiets AND Gestolen”, “Elektrische fiets AND Stelen”, “Landbouwvoertuig AND Diefstal”, “Landbouwvoertuig AND Gestolen”, “Landbouwvoertuig AND Stelen”, “Landbouwvoertuig AND gps AND Diefstal”, “Landbouwvoertuig AND gps AND Gestolen”, “Landbouwvoertuig AND gps AND Stelen”, “Tractor AND Diefstal”, “Tractor AND Gestolen”, “Tractor AND Stelen”, “Tractor AND gps AND Diefstal”, “Tractor AND gps AND Gestolen”, “Tractor AND gps AND Stelen”, “Landbouw AND Global positioning system AND Diefstal”, “Landbouw AND Global positioning system AND Gestolen” en “Landbouw AND Global positioning system AND Stelen”.
 10. LexisNexis geeft toegang tot meer dan 36.000 internationaal gerenommeerde nieuwsbronnen en zakelijke bronnen. De database bevat ruim 75 Nederlandse uitgevers, waaronder alle grote landelijke en regionale kranten en opiniebladen. In LexisNexis kan aan de hand van zoektermen gericht worden gezocht naar berichtgeving in landelijke en regionale dagbladen.
 11. In hoeverre de mediaberichten een representatief beeld schetsen, is gezien de verschillen in aandacht per redactie voor het thema en mogelijk andere journalistieke overwegingen niet nader aan te geven.

betrapt worden. Tijdens de brainstormsessie is gebruikgemaakt van lego om de werkwijze van mobiele bendes te visualiseren (zie figuur 1.1).

Figuur 1.1 – De modus operandi van mobiele bendes gevisualiseerd met lego



We hebben gekozen voor deze vorm, omdat het werken met lego de volgende voordelen heeft:

- Het is creatiever, sneller en effectiever;
- Je doet en ziet in plaats van schrijft;
- Iedereen heeft hetzelfde beeld van/over de situatie;
- Je denkt en doet tegelijkertijd;
- Je bouwt en denkt, houdt vast en kijkt hoe het eruit ziet en wat dan het resultaat is.

Visualiseren met legostenen

De aanwezigen hebben de werkvorm met legostenen gewaardeerd. Zij vonden het een interessante methode die energie geeft en ook zorgt voor een lach op het gezicht. Hierdoor zie je letterlijk waarover je het met elkaar hebt, terwijl dat normaal gesproken niet zo is tijdens brainstormsessies. Het resultaat zou nog beter zijn geweest als de groep in tweeën was gesplitst in een grotere ruimte.

De werkwijze van mobiele bendes is gebaseerd op de stappen die in het barrièremodel zijn bepaald:

1. Inreis in Nederland
2. Verblijf in Nederland
3. Gebruik infrastructuur in Nederland
4. Delictpleging (en facilitering daarvan)
5. Opslag van gestolen goederen
6. Vervoer en handel gestolen goederen
7. Gebruik gestolen goederen

De aanwezige functionarissen tijdens de brainstormsessie is gevraagd tijdens de stappen van het barrièremodel na te gaan wat er voor het meldschema én het handelingsperspectief nodig zijn en/of gedaan moet worden om e-bikediefstallen te voorkomen of om de dadergroep vaker op heterdaad aan te houden. Naar aanleiding van de uitkomsten van de brainstormsessie is een gesprek gevoerd met een medewerker van het Platform Veilig Ondernemen (PVO) Oost-Nederland over de situatie rondom diefstallen van gps-systemen uit landbouwvoertuigen. De focus in dit gesprek was vooral gericht op eventuele aanvullingen of aanscherpingen van de inhoud van de brainstormsessie.

1.4 Leeswijzer

De rest van dit document is als volgt opgebouwd. In het volgende hoofdstuk wordt de omvang en aard van e-bikediefstal besproken, waarna hoofdstuk 3 ingaat op diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen. In hoofdstuk 4 ligt de focus op (kansen voor) de preventieve en repressieve aanpak. Het laatste hoofdstuk bundelt de resultaten en dit resulteert in een conclusie.

2 E-bikediefstal

In dit hoofdstuk wordt het fenomeen e-bikediefstal uitgelicht aan de hand van informatie uit 42.518 politieregistraties en 204 mediaberichten. In paragraaf 2.1 wordt dieper ingegaan op de omvang van e-bikediefstal. Er wordt een ontwikkeling geschetst, er wordt besproken hoeveel e-bikes per diefstal worden weggenomen en er wordt beschreven om welke merken en typen het gaat. Vervolgens beschrijft paragraaf 2.2 in welke plaatsen, gemeenten en provincies de e-bikediefstallen hebben plaatsgevonden. Daarnaast passen de specifieke diefstallocaties binnen plaatsen de revue. Paragraaf 2.3 bespreekt de verschillende modus operandi die de daders hanteren, om in paragraaf 2.4 dieper in te gaan op enkele daderkenmerken. Het hoofdstuk sluit af met paragraaf 2.5 waarin de verschillende soorten impact die de diefstallen hebben gehad voor slachtoffers worden uiteengezet.

2.1 Omvang van e-bikediefstal

Intermezzo – E-bikediefstal in de binnenstad op klaarlichte dag

Normaal gesproken parkeren Trudy en haar man Nico hun e-bikes altijd in de bewaakte fietsenstalling wanneer zij de binnenstad van Zwolle bezoeken. In mei 2021 hoeven ze echter enkel een snelle boodschap te doen. Ze besluiten de e-bikes met een steekslot vast te zetten aan een rek op de stadsgracht. Als ze na bijna 30 minuten terugkomen, zijn de e-bikes verdwenen. Wel liggen de steeksloten nog op de grond. Trudy zegt: "Die fietsen kostten €3.500 per stuk en we hadden ze pas een half jaar. We werken er hard voor en hadden ze bewust aangeschaft, in plaats van een tweede auto. Ik voelde me boos en verdrietig tegelijk". De verzekeraar heeft de schade (€7.000) vergoed, maar toch hebben Trudy en haar man een vervelend gevoel overgehouden aan de diefstal: "We hebben twee nieuwe e-bikes gekocht, maar ik durf ze amper alleen te laten. Iedere keer als we teruglopen naar onze fietsen ben ik bang dat ze er niet meer staan. Toen we laatst op een terras in Drenthe zaten, zochten we een plek waarvandaan we de fietsen continu in de gaten konden houden. En toen er een busje stopte, ben ik er direct heen gelopen om te kijken of het geen dieven waren. Zo'n diefstal gaat je niet in de koude kleren zitten".¹²

De politie heeft in de periode van 1 januari 2018 tot en met 12 augustus 2021 42.518 e-bikediefstallen geregistreerd. In tabel 2.1 is weergegeven hoeveel e-bikediefstallen per jaar hebben plaatsgevonden. Het blijkt dat het aantal gestolen e-bikes in de periode 2018-2020 jaarlijks is toegenomen.

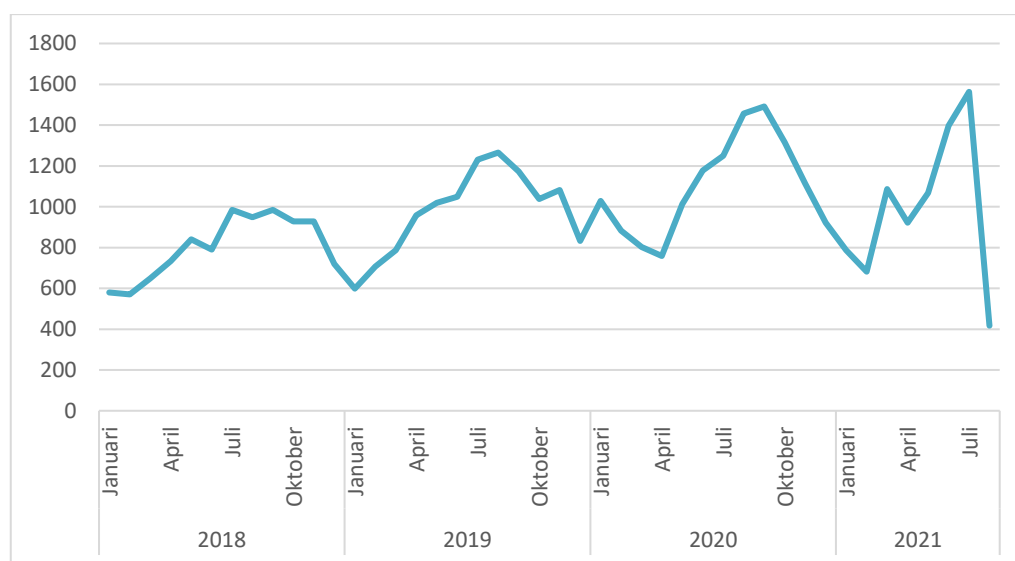
12. De Gelderlander, 20 augustus 2021

Tabel 2.1 – Diefstal van e-bikes naar jaar (n=42.518)

Jaar	n
2018	9.655
2019	11.736
2020	13.207
Tot en met 12 augustus 2021	7.920
Totaal	42.518

Ten opzichte van het jaar 2018 is in 2019 het aantal gestolen e-bikes met ruim 21 procent toegenomen, terwijl de relatieve stijging in 2020 ten opzichte van 2018 bijna 37 procent betreft. Omdat de politieregistraties zicht geven op e-bikediefstallen tot en met 12 augustus 2021, is het niet mogelijk om vast te stellen in hoeverre deze ontwikkeling zich voortzet in 2021. Het kan daarentegen wel worden geschat.

Figuur 2.1 – Ontwikkeling diefstal e-bikes (n=42.518)



Uit figuur 2.1 blijkt dat jaarlijks de meeste e-bikes worden gestolen in de maanden juli, augustus, september en oktober. Voor wat betreft de maand juli zijn er in 2021 aanzienlijk meer e-bikes gestolen dan in de drie vorige jaren: 1.563 gestolen e-bikes in juli 2021 tegenover 985 gestolen e-bikes in juli 2018, 1.230 in juli 2019 en 1.250 in juli 2020. Door de 7.920 e-bikediefstallen van januari 2021 tot en met 12 augustus 2021 te extrapoleren naar een volledig jaar, kan er een indicatie gegeven worden van het aantal e-bikediefstallen in 2021. Het komt erop neer dat er in het jaar 2021 12.963 e-bikes gestolen zullen gaan

worden. Dit zou betekenen dat in 2021 op z'n minst sprake is van een stabilisatie van het aantal e-bikediefstallen.¹³

Intermezzo – Recente cijfers over e-bikediefstal

Uit de meest recente Veiligheidsmonitor blijkt dat in 2021 735.000 fietsen zijn gestolen. Ruim 110.000 van de 735.000 gestolen fietsen zijn gestolen elektrische fietsen/speed pedelecs (Akkermans, Kloosterman, Moons, Reep & Tummers-van der Aa, 2022). Er zijn in 2021 echter slechts 22.593 aangiftes gedaan van een gestolen e-bike. Ondanks dat dit een kwart meer aangiftes is dan in 2020 en driekwart meer dan in 2019, is er nog steeds een grote discrepantie tussen het aantal gestolen e-bikes en het aantal aangiftes van gestolen e-bikes.¹⁴

De 204 mediaberichten uit de periode juli 2016 tot en met juni 2021 die zijn geanalyseerd, geven een beeld van hoeveel e-bikes per diefstal zijn weggenomen. In deze periode zijn in totaal 439 fietsen gestolen waarvan 382 e-bikes. In tabel 2.2 is uiteengezet hoe tot dit aantal is gekomen.

Tabel 2.2 – E-bikediefstallen in mediaberichten

Gestolen e-bikes per mediabericht	Frequentie	Totaal aantal gestolen e-bikes
1 e-bike	155 (84%)	155 (40%)
2 e-bikes	11 (6%)	22 (7%)
3 tot en met 10 e-bikes	14 (7%)	81 (21%)
Meer dan 10 e-bikes	7 (3%)	124 (32%)
Totaal	184 (100%)	382 (100%)

Het blijkt dat in 84 procent van de e-bikediefstallen één e-bike is gestolen. Deze 155 e-bikediefstallen beslaan echter slechts 40 procent van het totaal aantal gestolen e-bikes. De conclusie is dan ook dat vaak één e-bike wordt gestolen, maar dat de diefstallen van meerdere e-bikes sterker bijdragen aan het totaal aantal gestolen e-bikes. Een voorbeeld van een omvangrijke diefstal stamt uit oktober 2018. Uit een fietsenstalling op een minicamping in Dongen zijn toentertijd 23 fietsen weggenomen, waaronder 18 e-bikes. Een ander voorbeeld heeft in juni 2019 plaatsgevonden. Er zijn toen tijdens een inbraak 40 Stella e-bikes weggenomen uit een fietsenwinkel in Tilburg. De 40 e-bikes vertegenwoordigden een waarde van 75.000 tot 100.000 euro.

In zowel de politieregistraties als mediaberichten staat ook informatie vermeld over de merken van de gestolen e-bikes. In tabel 2.3 staan de tien merken die volgens de politieregistraties in de periode januari 2018 tot en met 12 augustus 2021 het meest zijn gestolen (in bijlage 1 staan alle merken).

13. De landelijk projectleider mobiel banditisme binnen de politie geeft aan dat het aantal e-bikediefstallen in 2021 en 2022 verder is gestegen.

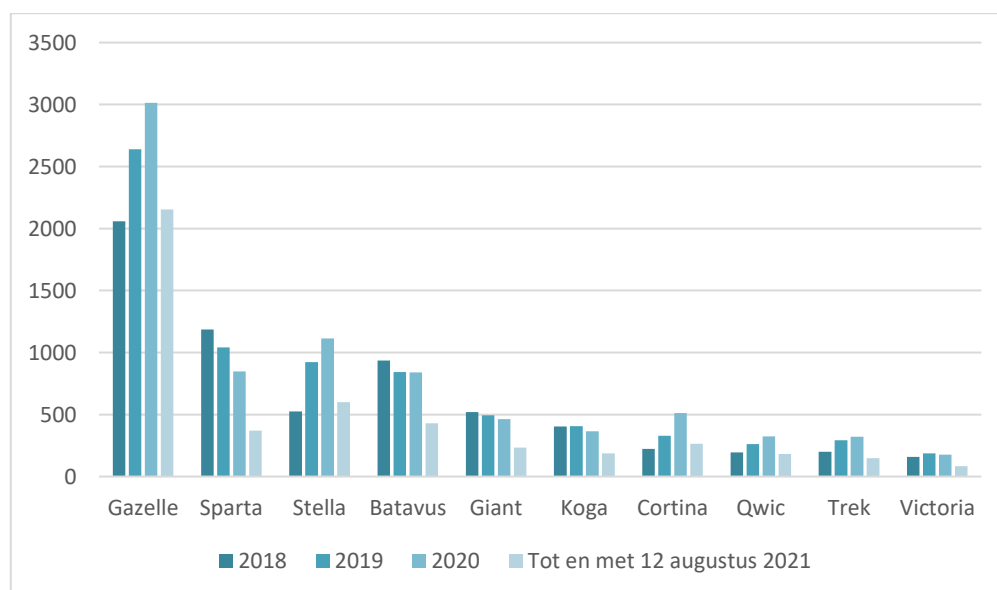
14. Fietsersbond, 3 oktober 2022; RTL Nieuws, 7 februari 2022.

Tabel 2.3 – Top-10 merken van gestolen e-bikes (n=42.518)

Merk	n	%
Gazelle	9.866	23%
Sparta	3.443	8%
Stella	3.161	7%
Batavus	3.048	7%
Giant	1.707	4%
Koga	1.362	3%
Cortina	1.328	3%
Qwic	963	2%
Trek	961	2%
Victoria	605	1%
Overige merken	16.074	40%
Totaal	42.518	100%

Met deze top 10 in het achterhoofd is het interessant om na te gaan hoe de omvang van e-bikediefstal zich vanaf januari 2018 per merk heeft ontwikkeld (zie figuur 2.2). Zo blijkt bijvoorbeeld dat het merk Gazelle in de periode 2018-2020 jaarlijks vaker is gestolen, met een totale stijging van 46 procent. Of deze ontwikkeling zich in 2021 voortzet, is onbekend. Wel is het aantal gestolen e-bikes van het merk Gazelle op 12 augustus 2021 hoger dan in het gehele jaar 2018.

Figuur 2.2 – Ontwikkeling in diefstalcijfers van de top-10 merken (n=26.444)



Ook de stijgingen in de diefstalcijfers van de merken Stella en Cortina vallen op. Over de periode 2018-2020 is er namelijk sprake van een procentuele stijging van respectievelijk 112 en 130 procent. De grootste procentuele daling gaat op voor het merk Sparta. Ten opzichte van 2018 is het aantal gestolen e-bikes in 2020 gedaald met 28 procent.

Op basis van de media-analyse is het interessant om in te gaan op gestolen lokfietsen. Lokfietsen worden ingezet door de politie en gemeenten. Ze worden geplaatst op locaties waarvan bekend is dat daar veel fietsen worden gestolen. Om degenen die deze fietsen stelen vervolgens aan te kunnen houden, is in lokfietsen een *track-and-trace*-volgsysteem ingebouwd. Wanneer de lokfiets wordt weggenomen of verplaatst, krijgt de politie hiervan een melding en toont het volgsysteem waar de lokfiets is. Op deze manier kan de politie verdachten aanhouden.¹⁵ Zo wordt in april 2018 bij een bibliotheek in Alkmaar een fiets weggenomen die niet op slot staat. Wat de dader – een dakloze en aan alcohol verslaafde man van 35 jaar oud – echter niet weet, is dat het een lokfiets is. Hierdoor was het voor de politie mogelijk om hem aan te houden.

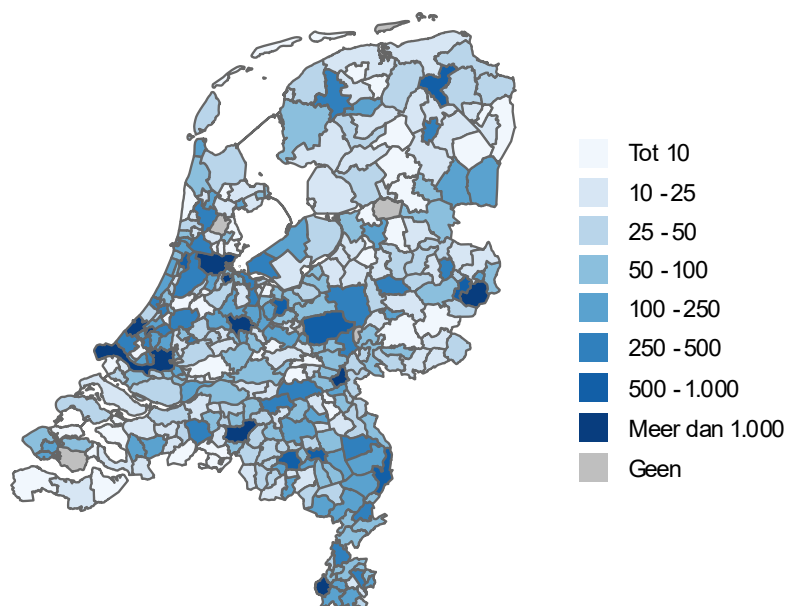
Verder blijkt uit 15 van de 204 mediaberichten dat het ook voorkomt dat specifieke onderdelen van een e-bike worden weggenomen. In 14 van de 15 mediaberichten gaat het om in totaal 46 accu's. Zo zijn bijvoorbeeld bij een kerk in Veenendaal negen accu's uit een e-bike gehaald en meegenomen en zijn er in Arnhem vijf accu's uit een bewaakte fietsenstalling op een station gehaald. In het vijftiende mediabericht betreft het 15 displays die in maart 2017 zijn weggenomen uit een fietsenwinkel in De Meern door de displays van de e-bikes af te klikken. Ook zou de dader hebben gefilmd in de fietsenwinkel. Hier maakt de eigenaar van de fietsenwinkel zich zorgen over: "Je denkt dan toch: 'Komen ze nog terug?'"

2.2 Diefstallocaties

Met betrekking tot de 42.518 e-bikesdiefstallen die door de politie zijn geregistreerd, is gekeken naar de gemeenten waar de e-bikes zijn gestolen (zie figuur 2.3).

15. Centrum Fietsdiefstal, n.d.; Rijksoverheid, n.d.

Figuur 2.3 – Aantal gestolen e-bikes per gemeente in periode 2018 t/m augustus 2021



Figuur 2.3 laat zien dat e-bikediefstal een landelijk probleem is, waarbij de meeste e-bikes worden weggenomen in het westen en zuidoosten van Nederland. Er zijn acht gemeenten waar meer dan 1.000 e-bikes zijn gestolen in de periode januari 2018 tot en met 12 augustus 2021: Amsterdam (3.008), Utrecht (1.698), Maastricht (1.600), Rotterdam (1.545), 's-Gravenhage (1.409), Nijmegen (1.364), Enschede (1.186) en Tilburg (1.080). Tezamen beslaat dit 31 procent van alle 42.518 diefstallen. Deze gemeenten liggen in de provincies Noord-Holland (1 keer), Utrecht (1 keer), Limburg (1 keer), Zuid-Holland (2 keer), Gelderland (1 keer), Overijssel (1 keer) en Noord-Brabant (1 keer). Tussen de provincies blijken grote verschillen in de omvang van e-bikediefstal (zie tabel 2.4).

Tabel 2.4 – Provincies en e-bikediefstal (n=42.498)

Provincie	n	%
Zuid-Holland	7.917	19%
Noord-Holland	7.139	17%
Noord-Brabant	6.457	15%
Limburg	6.021	14%
Gelderland	4.383	10%
Utrecht	4.115	10%
Overijssel	3.205	8%
Groningen	798	2%
Drenthe	766	2%
Friesland	718	2%

Provincie	n	%
Flevoland	502	1%
Zeeland	477	1%
Totaal	42.498	100%

De provincie waarin de meeste e-bikes in de periode januari 2018 tot en met 12 augustus 2021 zijn gestolen is Zuid-Holland. In de provincie Zeeland zijn de minste e-bikes gestolen. Het verschil tussen beide provincies bedraagt maar liefst 7.440 gestolen e-bikes.

Wanneer de aantallen gestolen e-bikes per gemeente worden gecorrigeerd naar het aantal gestolen e-bikes per 1.000 inwoners verandert het diefstalbeeld aanzienlijk (zie tabel 2.5).¹⁶

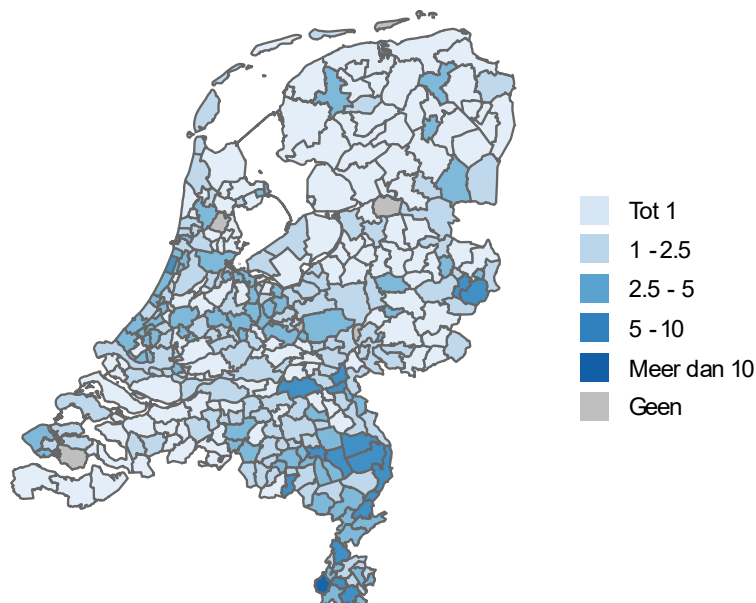
Tabel 2.5 – De tien gemeenten waar de meeste e-bikes per 1.000 inwoners worden weggenomen

Gemeente	Aantal gestolen e-bikes	Aantal inwoners	Gestolen e-bikes per 1.000 inwoners
Maastricht	1.600	120.227	13,3
Valkenburg aan de Geul	145	16.365	8,8
Venlo	885	101.988	8,6
Nijmegen	1.364	177.359	7,6
Zandvoort	132	17.168	7,6
Enschede	1.186	159.732	7,4
Venray	314	43.713	7,1
Gulpen-Wittem	100	14.206	7,0
Roermond	408	58.763	6,9
Heumen	108	16.569	6,5

Waar de acht eerder benoemde gemeenten met meer dan 1.000 e-bikediefstallen in zeven verschillende provincies liggen, blijkt dat de tien gemeenten met de meeste e-bikediefstallen per 1.000 inwoners zijn weggenomen in de provincies Limburg (6 keer), Gelderland (2 keer), Noord-Holland (1 keer) en Overijssel (1 keer) liggen. Deze verandering komt ook naar voren op de kaart van Nederland (zie figuur 2.4). De donkerste plekken liggen nu namelijk in de provincie Limburg en niet meer – zoals bleek uit figuur 2.3 – in de provincies Noord- en Zuid-Holland. Voor wat betreft hotspots zijn de grensstreken en kustgebieden aantrekkelijke locaties voor de daders.

16. In bijlage 2 staan alle gemeenten waar e-bikes zijn gestolen en worden de aantallen zowel absoluut als per 1.000 inwoners benoemd.

Figuur 2.4 – Aantal gestolen e-bikes per 1.000 inwoners in een gemeente in periode 2018 t/m augustus 2021



Vervolgens is het interessant om de diefstallocaties te specificeren (zie tabel 2.6). Hierover staat in 172 van de 204 mediaberichten informatie. In deze 172 mediaberichten zijn 375 e-bikes en onderdelen gestolen.

Tabel 2.6 – De specifieke locaties waar de e-bikes en onderdelen zijn gestolen

Typologie	Specificatie	Frequentie
<i>Publieke binnenruimte</i>	Een fietsenwinkel	94
	In en rondom een station ¹⁷	23
	Uit een supermarkt	1
	Uit een parkeergarage	1
	Uit een brandweerkazerne	1
<i>Publieke ruimte</i>	(Uit een fietsenstalling) op straat	38
	Bij een ziekenhuis/huisartsenpost	25
	(Uit een fietsenstalling) bij een supermarkt	25
	(Uit een fietsenstalling) op een (mini)camping	21
	Bij een kerk/synagoge	18
	(Uit een fietsenstalling) voor een winkel in het centrum van de stad	9

17. De diefstallen hebben plaatsgevonden bij stations, uit (on)bewaakte fietsenstallingen bij/op stations en uit fietskluizen op stations.

<i>Publieke ruimte</i>	(Uit een fietsenstalling) bij een winkelcentrum	9
	Bij een drogisterij/apotheek	5
	(Uit een fietsenstalling) bij een sportvereniging	5
	(Uit een fietsenstalling) bij een bouwmarkt	3
	(Uit een fietsenstalling) voor een horecagelegenheid	2
	Uit de centrale fietsenstalling van een zorgcentrum	2
	Uit een fietsenstalling op het strand	2
	Bij een bioscoop/theater	2
	Op de markt	2
	Uit een fietsenstalling bij een recreatieplas/zwembad	2
	Bij een school	1
	Bij een sportschool	1
	Bij een jongerensoos	1
	Bij een kwekerij	1
	Bij een begraafplaats	1
	Bij een gemeentehuis	1
	Bij een hotel	1
	Bij een bibliotheek	1
	Bij een tankstation	1
	Bij een bruidswinkel	1
	Op een bedrijventerrein	1
<i>In en rondom woning</i>	Uit een fietsenstalling van een flatgebouw/appartementencomplex	32
	Uit de berging / kelderbox van een flatgebouw/appartementencomplex	17
	Uit de schuur van een huis	14
	Uit de garage van een huis	5
	Uit een achtertuin	2
	Onder de carport	2
	Uit een huis	1
	Uit de voortuin	1

Uit tabel 2.6 komt naar voren dat de meeste e-bikes en onderdelen zijn weggenomen uit fietsenwinkels. Zo neemt een 45-jarige vrouw zonder vaste woon- of verblijfplaats in september 2017 twaalf e-bikes weg uit fietsenwinkels in Bornerbroek, Almelo, Westerhaar, Nijverdal, Geesteren, Wierden, Goor en Hardenberg. Hiervoor hanteert zij telkens dezelfde modus operandi. Zij belt naar een fietsenwinkel, geeft aan dat haar e-bike is gestolen en dat zij daarom een nieuwe e-bike komt uitzoeken. Eenmaal in de fietsenwinkel kiest

zij een e-bike uit die vervolgens besteld of rijklaar gemaakt moet worden. Om zichzelf in de tussentijd ook te kunnen verplaatsen, vraagt zij om een elektrische leenfiets. Wanneer ze de elektrische leenfiets meekrijgt, brengt ze deze vervolgens niet meer terug. Een ander voorbeeld betreft een man die in oktober 2020 uit een fietsenwinkel in Olst een e-bike heeft geprobeerd weg te nemen door de e-bike na een proefrit niet meer terug te brengen. De eigenaar zegt hierover: "Ik was zelf met andere klanten bezig en mijn vrouw stond de man te woord. Ik ving een paar dingen op, waarbij ik al een slecht gevoel kreeg". Zo vraagt de man bijvoorbeeld specifiek om een fiets met een accu die ongeveer 100 kilometer kan afleggen. Daarnaast heeft hij geen identiteitskaart bij zich en laat zijn telefoon niet achter als borg. Vanwege deze redenen is de eigenaar van de fietsenwinkel de man achterna gegaan. Wanneer hij ziet dat de man met de e-bike een trein in wil stappen, houdt hij hem staande en vraagt de man wat hij van plan is. Hierover zegt de eigenaar: "Hij kwam met een vaag verhaal dat zijn vrouw in de trein zat en dat hij de fiets wilde laten zien, terwijl hij eerder zei dat zijn vrouw bij de Plus was. Ook had hij het prijskaartje al verwijderd. Ik heb de fiets teruggepakt en hij heeft het hazenpad genomen. Gelukkig kwam mijn vrouw er net aan en heeft zij hem gevolgd". De man gaat niet veel later een woning in Olst binnen en daar heeft de politie hem aangehouden.

Naast het feit dat veel e-bikes en onderdelen uit fietsenwinkels worden weggenomen, gebeurt dit ook in en rondom stations. Zo wordt in augustus 2020 een e-bike weggenomen bij het station in Ermelo. Deze e-bike was door de politie voorzien van een *track-and-trace*-volgsysteem, omdat er in de weken ervoor al veel e-bikes waren weggenomen. Uit het *track-and-trace*-volgsysteem blijkt dat de e-bike in een bedrijfspand in Ermelo is geplaatst. Ter plaatse wordt een 36-jarige man uit Nijmegen aangehouden. In het bedrijfspand blijkt zodanig aan elektrische fietsen te worden gesleuteld dat ze weer als nieuw verkocht kunnen worden. De politie treft er verder stickers met framenummers, nieuwe sloten en accu's aan. De aangehouden man blijkt onderdeel te zijn van een landelijk netwerk van dieven en helers van e-bikes. Er zijn naar aanleiding van de e-bikediefstal in Ermelo uiteindelijk zeven verdachten aangehouden: de man uit Nijmegen, een Arnhemmer, twee Dierenaren en mannen uit Ermelo, Nieuwendijk en Lochem. Ze zouden honderden e-bikes hebben gestolen. Bij huiszoeken heeft de politie meer spullen aangetroffen voor het omkatten van fietsen, drugs, een vuurwapen en contant geld.

Ten aanzien van de publieke ruimte is (uit een fietsenstalling) op straat de locatie die het vaakst voorkomt. Het betreft diefstallen van e-bikes en onderdelen in een buurt waar geen publieke voorzieningen zijn. Dit is wel het geval voor de vele diefstallen die bij een ziekenhuis/huisartsenpost en (uit een fietsenstalling) bij een supermarkt hebben plaatsgevonden. Zo worden in januari 2020 zeven e-bikes weggenomen bij het Radboud UMC in Nijmegen. Zelfs de in de fietskelders gestalde fietsen waar je alleen met een personeelsbadge naar binnen kan, zijn niet veilig. De onbekende dader(s) loopt/lopen ongemerkt met de medewerkers van het ziekenhuis mee om vervolgens met een gestolen e-bike het ziekenhuis te verlaten. Achteraf valt op dat de e-bikes allemaal een AXA-ringslot van het type Defender hebben. Blijkbaar beschikte(n) de dader(s) over een loper waarmee de AXA-ringsloten zonder braakschade geopend konden worden. Een voorbeeld met

betrekking tot e-bikediefstal (uit een fietsenstalling) bij een supermarkt gaat over drie Poolse mannen van 20, 27 en 29 jaar oud. Zij nemen in 2018 drie e-bikes weg bij een supermarkt in Voorschoten, twee e-bikes bij een bouwmarkt in Leiden en nog twee e-bikes in Leiderdorp (locatie onbekend). Deze e-bikes – elk met een waarde van €2.000 tot €3.000 – zetten de Poolse mannen eerst ergens weg, om ze even later op te halen. De politie heeft de Poolse mannen echter in beeld en heeft twee gestolen e-bikes voorzien van een track-and-trace-volgsysteem. Zo komt de politie erachter dat de e-bikes op een volkstuincomplex in Leiden terechtkomen. Daar zijn de drie mannen aangehouden. De officier van justitie zegt over deze zaak: "Dit was geen simpele diefstal. We hebben het hier over het op georganiseerde wijze stelen en verhandelen van dure fietsen". Het Openbaar Ministerie heeft tot vijf maanden cel geëist tegen de drie Poolse mannen.

Tot slot worden veel e-bikes en onderdelen gestolen in en rondom woningen. Zo worden in september 2017 negen e-bikes weggenomen uit de berging/kelderbox van een appartementencomplex in Goirle. Hiertoe heeft/hebben de dader(s) de berging opengebroken om daarna de zadels van de e-bikes te halen, zodat de fietsslots makkelijker geforceerd kunnen worden met een slijptol en de fietsen eenvoudiger weggenomen kunnen worden. Een ander voorbeeld is dat in januari 2021 een echtpaar uit Kampen midden in de nacht wordt opgeschrikt doordat de burens op hun voordeur staan te bonzen. De reden is dat de houten schuur in de achtertuin van de woning in brand staat. Een paar uur later – nadat de brandweer de brand onder controle heeft – meldt de brandweerman dat er geen sporen van een scooter zijn aangetroffen. Ook van de nieuwe e-bike ontbreekt elk spoor. In Nijmegen worden in de periode maart 2020 tot en met juni 2020 ook twee e-bikes weggenomen uit de schuren van huizen. Eén slachtoffer zegt hierover: "Nét toen de deur even een kwartiertje niet op slot zat. De dieven moeten geweten hebben dat wij die fietsen hadden".

2.3 Modus operandi

In 93 van de 204 mediaberichten staat informatie over de modus operandi van de daders. Dit resulteert in informatie over 144 van de 443 e-bikediefstallen en diefstallen van onderdelen. In tabel 2.7 staan de verschillende modus operandi uiteengezet.

Tabel 2.7 – De modus operandi voor het stelen van e-bikes en/of onderdelen

Manier van diefstal	Frequentie
De fiets niet terugbrengen na een e-bike gehuurd te hebben, een proefrit te hebben gemaakt of een elektrische leenfiets te hebben gekregen	33
Het fietsslot/kabelslot forceren (verbreken, doorsnijden, doorknippen of doorslijpen) en de fiets wegnemen, al dan niet door de fiets op te tillen	28
De niet op slot zijnde fiets wegnemen	22
De op slot zijnde fiets wegnemen, al dan niet door de fiets op te tillen	20
De displays van de e-bike afhaken	15

De op slot zijnde fiets openen met een loper en de fiets wegnemen	10
Bike jacking: met geweld de e-bike wegnemen	7
De fiets op een rollend karretje plaatsen en wegnemen	2
Het voorwiel loshalen en de rest van de fiets wegnemen	2
Het contactslot van de accu verwijderen en de fiets wegnemen	1
Een oplegger met een container vol elektrische fietsen wegnemen	1
Op straat de fietssleutel zakkenrollen en de fiets wegnemen	1
Een gevallen fietssleutel vinden bij een e-bike en de e-bike wegnemen	1
Aangeven dat een fietssleutel kwijt is en daarom de e-bike in een busje zetten en wegnemen	1
Onbekend	299

Tabel 2.7 laat zien dat de meeste e-bikes worden gestolen doordat de daders de e-bikes niet terugbrengen nadat ze er een proefrit mee hebben gemaakt of er één gehuurd of geleend hebben. Ook het forceren van het fietsslot/kabelslot om de fiets weg te kunnen nemen, is een veelvoorkomende modus operandi. Een ogenschijnlijk nieuwe modus operandi waarbij de eigenaren van e-bikes met geweld van hun fiets worden beroofd, wordt *bike jacking* genoemd. In het rapport “Fietsdiefstal in Nederland” van Kuppens, Wolsink, Van Esseveldt en Ferwerda (2020) wordt deze vorm analoog aan *car jacking* voor het eerst geïntroduceerd. Dit is bijvoorbeeld een 32-jarige verstandelijk beperkte man uit Veenendaal overkomen in september 2020. Op straat wordt hij door twee mannen van zijn fiets getrokken, waardoor hij op zijn schouder valt. Al liggend wordt hij vastgegrepen en bedreigd met een scherp voorwerp. Uiteindelijk wordt hij beroofd van zijn e-bike, portemonnee en mobiele telefoon. Hij heeft er gekneusde ribben, een gekneusde pols en een bult op zijn elleboog aan overgehouden. De moeder van het slachtoffer zegt hierover: “Omdat ze hem met grof geweld van zijn fiets afrukten, viel hij ongelukkig. Daarnaast snapt hij niet dat mensen zomaar iemands fiets roven. En het was nog een nieuwe fiets ook; hij heeft hem pas in februari gekregen. Dat maakt hem zo van slag”.

2.4 Daderkenmerken

In 108 mediaberichten staat informatie over hoeveel daders verantwoordelijk zijn voor de e-bikediefstallen en diefstallen van onderdelen. Het gaat hierbij om 139 daders. In 88 van de 108 mediaberichten (81%) wordt de diefstal gepleegd door één dader. De overige 51 daders hebben de diefstallen met z’n tweeën (twaalf keer), drieën (zeven keer) of zes- sen (een keer) gepleegd. Verder staat in 106 mediaberichten vermeld wat het geslacht van de dader is: 132 van de 137 daders zijn mannen en de vijf andere daders zijn vrouwen. Met betrekking tot leeftijd is dit van 87 daders bekend. De jongste dader is 16 jaar oud. De oudste dader is 65 jaar oud en de gemiddelde leeftijd van de 87 daders tezamen is 35

jaar.¹⁸ Ook kan iets vermeld worden over de actieradius van de daders, omdat in 45 mediaberichten – die staan voor 70 e-bikediefstallen en diefstallen van onderdelen – zowel de plaats waar de diefstal heeft plaatsgevonden als de woonplaats van de dader staat vermeld. Daaruit blijkt dat in 18 van de 70 diefstallen (26%) de dader woonachtig is in de plaats waar de diefstal heeft plaatsgevonden. Verder geldt voor drie mediaberichten (4%) dat ofwel een gedeelte van de daders in dezelfde plaats woont als waar zij de diefstallen hebben gepleegd (in Enschede is een e-bike weggenomen door twee daders waarvan er één uit Enschede komt maar de ander uit Den Haag) ofwel de daders niet enkel in hun eigen woonplaats diefstallen plegen, maar ook in andere plaatsen (twee daders uit Nijmegen plegen bijvoorbeeld drie diefstallen in Nijmegen, maar ook twee diefstallen in Wijchen). Voor de resterende 49 diefstallen (70%) geldt dat de daders de diefstallen buiten hun eigen woonplaats hebben gepleegd. Daarbij geldt voor negen diefstallen dat de daders de diefstal binnen 15 kilometer van hun woonplaats hebben gepleegd, hebben zes diefstallen binnen 15 tot 30 kilometer van de woonplaats van de daders plaatsgevonden en plegen de daders twaalf diefstallen op meer dan 30 kilometer van hun woonplaats.

Deze analyse bevat voornamelijk informatie over daders die uit Nederland komen. Er is met andere woorden weinig bekend over de daderkenmerken van mobiele bendes, zoals in paragraaf 1.3 al is aangegeven. Een aanvullende literatuursearch geeft wel meer duiding. In een recent onderzoek naar fietsdiefstal van Kuppens, Wolsink, Van Esseveldt en Ferwerda (2020) – maar ook volgens Hendriks, Louwerse en Tetteroo (2016) – is er sprake van een ontwikkeling waarin mobiele bendes steeds vaker doelgericht grotere aantallen fietsen stelen om deze vervolgens naar het buitenland – veelal het Oostblok – te transporteren. Volgens experts die Kuppens, Wolsink, Van Esseveldt en Ferwerda (2020) in hun onderzoek hebben gesproken, zijn de daders die behoren tot een mobiele bende onderdeel van een criminele organisatie die bedrijfsmatig opereert. Een geïnterviewde politiemedewerker zegt hierover: “Als we ze pakken, zijn ze vaak met één of twee personen. Ze overnachten echter vaak op een camping en daar treffen we dan vaak nog wel drie of vier personen aan. Dan kun je dus wel spreken van een georganiseerde groep”. De daders zelf zijn vaak afkomstig uit het Oostblok en dan met name uit Polen. De experts die Kuppens, Wolsink, Van Esseveldt en Ferwerda (2020) in hun onderzoek hebben gesproken, plaatsen daarbij wel de kanttekening dat dit gegeven niet gebaseerd is op een gefundeerde statistische analyse maar op een “van horen zeggen-verhaal” (Kuppens, Wolsink, Van Esseveldt & Ferwerda, 2020). In de wetenschappelijke literatuur is ook niet meer bekend over daderkenmerken.

18. Hierbij dient opgemerkt te worden dat dit beeld ietwat vertekend is, omdat de gehanteerde leeftijden de leeftijden zijn die in de mediaberichten worden vermeld. Daarbij geldt dat de mediaberichten in sommige gevallen vlak na de aanhouding van een dader zijn geschreven, waardoor de genoemde leeftijd ook de daadwerkelijke leeftijd van de dader is ten tijde van de diefstal. Er zijn echter ook mediaberichten die schrijven over een verdachte tijdens een rechtszaak, terwijl de daadwerkelijke diefstal weken of maanden eerder heeft plaatsgevonden. In vier mediaberichten wordt er zelfs geschreven over een diefstal die 2 tot 4 jaar eerder heeft plaatsgevonden. Omdat de combinatie tussen de geboortedatum van de dader en de datum van diefstal onbekend is, is besloten de leeftijden uit de mediaberichten aan te houden en daar deze kanttekening bij te plaatsen.

2.5 De impact van diefstal voor slachtoffers

In 41 van de 204 mediaberichten staat beschreven wat de emotionele, praktische en/of financiële impact is geweest op slachtoffers. In 12 van de 41 gevallen is er sprake van emotionele impact. Zo geven de eigenaren van een fietsenwinkel – waar in juni 2017 een e-bike is weggenomen nadat de dader een stoeptegels door de etalageruit heeft gegooid – aan dat zij sinds de diefstal slecht slapen, omdat zij op ieder geluid letten.

Verder geldt voor 12 andere mediaberichten dat de diefstal een praktische impact heeft gehad. In juli 2016 wordt door een 36-jarige man bijvoorbeeld een niet op slot zijnde e-bike weggenomen bij een supermarkt in Den Bosch. De echtgenoot van het slachtoffer reageert hierop dat zijn vrouw de e-bike hard nodig heeft: “Mijn vrouw was zeer afhankelijk van deze fiets. Zij kan nu vanwege hartproblemen geen kant meer op”. Een ander voorbeeld heeft betrekking op twee fietsendiefstallen – waaronder een e-bike – in mei 2018 bij een hockeyvereniging in Maarssen. De e-bike is speciaal aangepast voor de 8-jarige eigenaar omdat hij de ziekte van Duchenne heeft: een spierziekte waardoor hij niet goed kan lopen en een lage levensverwachting heeft. De e-bike zorgde ervoor dat hij bewegingsvrijheid had, maar nu kan hij bijvoorbeeld niet meer naar school fietsen. Naar aanleiding van de diefstal heeft zijn moeder een bericht op sociale media geplaatst: “We hebben niet zomaar een nieuwe, dus aub dieven, zet deze fiets alsjeblieft terug op zijn plek. Onze stoere bink fietst graag tot de zomer lekker naar school”. Twee andere voorbeelden van een praktische impact zijn dat 1) de e-bike van een Duitse toerist is gestolen terwijl hij in een hotel overnacht, omdat hij op fietsvakantie is en 2) een krantenbezorger er veel langer over heeft gedaan om alle kranten te bezorgen nadat zijn e-bike is gestolen.

In tien mediaberichten wordt gesproken over financiële impact. De eigenaren van een fietsenwinkel – die in augustus 2016 en september 2016 zijn bestolen van vijf e-bikes, omdat de dader deze niet terugbrengt na aangegeven te hebben een proefrit te maken – geven bijvoorbeeld aan: “Wat tijdens openingstijden wordt gestolen, is niet verzekerd. Overdag zijn we vogelvrij. Onbeschoft is het. Die dieven begrijpen niet hoe lang ik voor dat geld moet werken”. Een ander voorbeeld is de financiële impact nadat in januari 2017 twee op slot zijnde e-bikes worden weggenomen voor een winkel in Zutphen. Het blijkt dat de eigenaren de e-bikes niet verzekerd hadden, waarover zij het volgende zeggen: “We hadden nieuwe fietsen besteld en moesten twee weken overbruggen, omdat de oude verzekering afliep. Drie jaar lang waren we verzekerd en er is niks gebeurd. Die twee weken zonder verzekering, dat kon wel. Dachten we. Wij hebben ons lesje geleerd en laten onze kostbare fietsen niet meer onverzekerd, al is het voor een week”.

In twee mediaberichten is sprake van zowel emotionele als praktische impact. Zo wordt in november 2017 op straat in IJmuiden een niet op slot zijnde Sparta e-bike weggenomen. De eigenaresse van de e-bike, een krantenbezorgster, heeft de e-bike gekocht om meer wijken in de ochtend te kunnen doen. Over het voorval zegt ze het volgende: “Ik zet mijn fiets altijd op het hoekje van de Rijnstraat. Natuurlijk weet ik dat je je fiets altijd bij je moet houden, maar dat is onhandig. Ik zette hem even neer en toen ik terugkwam, was de fiets weg met bezorgtas en al. Dus ik kon geen kranten meer bezorgen. Ik heb nu een hekel aan die straat. Ik was er al een keer lastiggevalen door jongens, maar

toen kon ik gelukkig snel wegfietsen. Ik wil er nu niet meer komen. Gelukkig heb ik een nieuwe wijk gekregen. Ik gebruik nu mijn gewone fiets, maar daardoor ben ik een halfuur langer bezig met het rondbrengen van de krant. Ik zou er vanaf deze week nog een extra wijk bijnemen, maar dat kan nu helaas niet. Daar heb ik te weinig tijd voor. Ik ben nog steeds flink van slag. Ik ben er heel verdrietig van. Elke nacht droom ik dat ik mijn fiets wel op slot zet. Als ik dan terugkom, is het wiel eruit gehaald. Ik hoop echt dat hij wordt teruggevonden”.

Verder is in twee mediaberichten sprake van emotionele en financiële impact. Het slachtoffer waarvan de accu van de e-bike is weggenomen, geeft bijvoorbeeld aan dat hij voor 400 euro een nieuwe accu heeft gekocht: “Afgezien van het geld, roept een dergelijk geintje behoorlijk wat frustratie op”. In één ander geval heeft de e-bikediefstal praktische en financiële impact gehad. Het gaat om de diefstal van een e-bike in augustus 2020 uit een fietsenstalling in het centrum van Nijmegen. Omstanders zagen een zwart busje bij de fietsenstalling weggrijden. De gestolen e-bike ter waarde van €1.100 stond vast met drie sloten, maar dit mocht dus niet baten. De vader van het slachtoffer zegt: “Ze heeft een immuunziekte. Om fit vanuit Berg en Dal op school te komen, is een e-bike heel fijn voor haar. Maar ja, het kost ook weer een hoop geld”.

Tot slot is er in twee gevallen sprake van zowel emotionele als praktische en financiële impact. In juli 2018 wordt in Rijssen uit een fietsenstalling bij huis een op slot staande e-bike weggenomen. De e-bike is van een 60-jarige man met een verstandelijke beperking die begeleid woont. Hij kan niet zonder zijn e-bike en doet er vrijwel alles mee: boodschappen, een bezoek aan het centrum van Rijssen of een tocht door de bossen in de omgeving van Rijssen. De man is van slag, vooral omdat de e-bike niet verzekerd is en een nieuwe e-bike hem veel geld gaat kosten. Het andere mediabericht gaat om een gestolen Koga e-bike in oktober 2018 uit de berging/kelderbox van een appartementencomplex in Hengelo (Overijssel). Het slachtoffer had de e-bike niet op slot gezet. Het slachtoffer geeft aan dat ze de e-bike nog maar amper een half jaar had. Ze gebruikte de e-bike erg veel, mede omdat ze lijdt aan de longziekte COPD wat haar de adem beneemt. Ze zegt hierover: “De e-bike betekende echt heel veel voor me, want ik heb onvoldoende energie voor een gewone fiets. Ik krijg ook het geld niet terug van de verzekering, omdat ik geen speciale fietsverzekering had afgesloten”.

2.6 Resumé

De politie heeft in de periode van 1 januari 2018 tot en met 12 augustus 2021 42.518 e-bikediefstallen geregistreerd. In deze periode is het aantal gestolen e-bikes jaarlijks toegenomen en worden ieder jaar de meeste e-bikes gestolen in de maanden juli, augustus, september en oktober. Uit 204 mediaberichten uit de periode juli 2016 tot juli 2021 blijkt dat per diefstal vaak één e-bike wordt weggenomen. In bijna één op de vier e-bikediefstallen betreft het een Gazelle e-bike. Daarnaast worden de merken Sparta, Stella en Batavus ook vaak gestolen. Daarbij geldt wel dat de merken Gazelle en Stella sinds 2018 steeds vaker worden gestolen, terwijl de merken Sparta en Batavus steeds minder worden weggenomen. Uit de mediaberichten blijkt dat daders geregeld een lokfiets stelen.

Een lokfiets heeft een ingebouwd *track-and-trace*-volgsysteem, waardoor het voor de politie gemakkelijker wordt om verdachten aan te houden. Verder wordt in de mediaberichten duidelijk dat niet altijd gehele e-bikes worden weggenomen, maar ook specifieke onderdelen zoals de accu of het display.

Ten aanzien van de diefstallocaties blijkt e-bikediefstal een landelijk probleem te zijn, waarbij de meeste e-bikes worden weggenomen in het westen (Noord- en Zuid-Holland) en zuidoosten (Noord-Brabant en Limburg). Wanneer echter wordt gekeken naar het aantal e-bikediefstallen per 1.000 inwoners blijkt e-bikediefstal nog steeds een landelijk probleem te zijn. Het westen van het land (met uitzondering van de kuststreek) kan dan echter niet meer als hotspot bestempeld worden, omdat daar niet meer de meeste e-bikes worden weggenomen. De vijf gemeenten waar de meeste e-bikes per 1.000 inwoners zijn weggenomen, zijn Maastricht, Valkenburg aan de Geul, Venlo, Nijmegen en Zandvoort. Met het oog op specifieke diefstallocaties in steden en dorpen blijken de meeste e-bikes en onderdelen gestolen te worden uit fietsenwinkels. Dit gebeurt ook veel in en rondom stations, (uit een fietsenstalling) op straat, bij een ziekenhuis/huisartsenpost, (uit een fietsenstalling) bij een supermarkt, en in/rondom woningen.

De modus operandi die de daders gebruiken om e-bikes en onderdelen te stelen, is divers. De meeste e-bikes worden gestolen doordat de daders de e-bikes niet terugbrengen nadat ze er een proefrit mee hebben gemaakt of er één gehuurd of geleend hebben. Ook het wegnemen van accu's en het forceren van het fietsslot/kabelslot om de fiets weg te kunnen nemen, zijn veelvoorkomende modus operandi. Een ogenschijnlijk nieuwe modus operandi waarbij de eigenaren van e-bikes met geweld van hun fiets worden beroofd, wordt *bike jacking* genoemd.

Qua daderkenmerken blijkt er in vier op de vijf e-bikediefstallen sprake te zijn van een individuele dader, zo leert de media-analyse. De daders zijn – uitzonderingen daargelaten – mannen met een gemiddelde leeftijd van 35 jaar (in de mediaberichten is de jongste dader 16 jaar oud en de oudste dader 65 jaar oud). Verder geldt dat een op de vier e-bikediefstallen in een dorp of stad wordt gepleegd waar de dader(s) zelf ook woont/wonen. Het overgrote deel pleegt echter elders e-bikediefstallen. Niet zelden betreft het e-bikediefstallen waarbij een dader op meer dan 30 kilometer van zijn woonplaats actief is. Dit laat zien dat de mediaberichten met name informatie omvatten over daders die uit Nederland komen en dat er weinig bekend is over mobiele bendes. Om toch iets meer te kunnen zeggen over mobiele bendes, is gekeken naar de wetenschappelijke literatuur. Daarin wordt geschreven dat mobiele bendes steeds vaker doelgericht grotere aantallen fietsen – waaronder e-bikes – stelen. Ze zijn onderdeel van een criminele organisatie die bedrijfsmatig opereert. Professionals geven aan dat de daders vaak afkomstig zijn uit het Oostblok – met name uit Polen – en dat de daders de gestolen e-bikes dan ook naar het Oostblok vervoeren.

Ten aanzien van de slachtoffers blijkt – tot slot – dat de slachtoffers van e-bikediefstal hiervan emotionele, praktische en/of financiële schade ondervinden. Buiten het feit dat het slachtoffers vaak veel geld kost, omdat ze de e-bike niet hadden verzekerd en/of de aanschaf van een nieuwe e-bike duur is, wordt vaak onderschat hoe vaak een persoon

een e-bike (nodig) heeft vanwege gezondheidsproblemen en door een diefstal iemand zijn of haar vrijheid en zelfstandigheid wordt afgenomen. Ook het aantasten van het veiligheidsgevoel wanneer e-bikes uit een eigen bedrijf worden weggenomen mag niet onderschat worden.

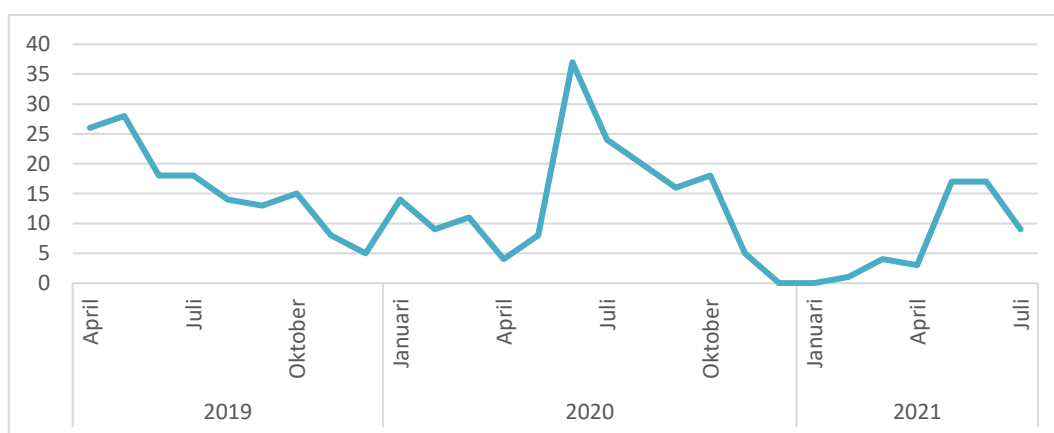
3 Diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen

In dit hoofdstuk wordt het fenomeen ‘diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen’ uitgelicht aan de hand van informatie uit 362 politieregistraties en 25 mediaberichten. De indeling van het hoofdstuk is identiek aan de indeling van hoofdstuk 2. Zo gaat paragraaf 3.1 dieper in op de omvang van diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen door een ontwikkeling te schetsen, te bespreken hoeveel gps-systemen per diefstal worden weggenomen en te benoemen om welke merken en typen het gaat. Vervolgens beschrijft paragraaf 3.2 in welke plaatsen de diefstallen van gps-systemen uit landbouwvoertuigen hebben plaatsgevonden. Ook passeren de specifieke diefstallocaties binnen deze plaatsen de revue. Paragraaf 3.3 bespreekt de verschillende modus operandi en paragraaf 3.4 enkele daderkenmerken. Het hoofdstuk sluit af met een uiteenzetting van de verschillende soorten impact in paragraaf 3.5.

3.1 Omvang van diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen

Met betrekking tot diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen heeft de politie 362 registraties opgemaakt tussen 10 april 2019 en 10 juli 2021. Doordat enkel de politie-informatie uit het jaar 2020 in zijn geheel beschikbaar is, is het moeilijk om de jaarlijkse resultaten met elkaar te vergelijken. Van de 362 diefstallen vonden er 145 plaats in 2019, 166 in 2020 en 51 in 2021.¹⁹ Ten aanzien van de maandelijkse diefstalcijfers blijkt dat in 2019 de meeste gps-systemen uit landbouwvoertuigen zijn gestolen in de maanden april en mei, terwijl dit voor de jaren 2020 en 2021 respectievelijk de maanden mei, juni en juli betreft (zie figuur 3.1).

Figuur 3.1 – Ontwikkeling diefstal gps-systemen uit landbouwvoertuigen (n=362)



19. De landelijk projectleider mobiel banditisme binnen de politie geeft aan dat het aantal diefstallen van gps-systemen uit landbouwvoertuigen in 2021 en 2022 is gestegen.

Blijkbaar is het voorjaar een periode waarin de daders het meest overgaan tot het plegen van dit delict. Tijdens de 362 diefstallen zijn in totaal 837 gps-systemen gestolen. De daders nemen per diefstal dus zelden maar één gps-systeem weg uit het landbouwvoertuig (zie tabel 3.1).

Tabel 3.1 – Het aantal gestolen gps-systemen per diefstal (n=837)

Gestolen gps-systemen per diefstal	Frequentie	Totaal aantal gestolen gps-systemen
0	4 (1%)	0 (0%)
1 gps-systeem	151 (42%)	151 (18%)
2 gps-systemen	89 (25%)	178 (21%)
3 gps-systemen	35 (10%)	105 (13%)
4 gps-systemen	34 (9%)	136 (16%)
5 of meer gps-systemen	41 (11%)	267 (32%)
Onbekend	8 (2%)	Onbekend (Onbekend)
Totaal	362 (100%)	837 (100%)

Integendeel: in meer dan de helft van de diefstallen die door de politie zijn geregistreerd, zijn twee of meer gps-systemen weggenomen. Van de 837 zijn er 303 in 2019 (april tot en met december) gestolen, 408 in 2020 en 126 in 2021 (januari tot en met juli).

In 20 van de 25 geanalyseerde mediaberichten staat hoeveel gps-systemen zijn gestolen. In totaal zijn dit er 74. Gemiddeld komt dit neer op bijna vier gestolen gps-systemen per diefstal. Dit komt overeen met de politieregistraties. Waar in 21 mediaberichten in algemene termen wordt gesproken over de diefstallen door de termen ‘gps-systemen’ en ‘gps-apparatuur’ te gebruiken, worden de diefstallen in vier mediaberichten gespecificeerd: “Ontvangers op de daken van de cabines en de monitoren en bedieningspanelen aan de binnenzijden van de cabines”, “Twee gps-sensoren en beeldschermen”, “Spuitcomputer en bijbehorende gps-bolletje” en “Peilbakens en bijbehorende bedieningssysteem”.

Met betrekking tot de merken van de gestolen gps-systemen uit landbouwvoertuigen is dit – zo blijkt uit de politieregistraties – van 214 van de 837 gestolen gps-systemen bekend (zie tabel 3.2). De merken Trimble en John Deere worden veruit het vaakst gestolen, gevolgd door Case IH en New Holland. De overige elf merken komen sporadisch voor in de politieregistraties.

Tabel 3.2 – Merken van de gestolen gps-apparatuur uit landbouwvoertuigen (n=214)

Merk	n	%
Trimble	94	44%
John Deere	64	30%
Case IH	20	9%
New Holland	19	9%
Kverneland	3	1%
Müller	3	1%
Ag Leader	2	1%
Vervaet	2	1%
AgrySist	1	0%
Autofarm	1	0%
Krone	1	0%
Manitou	1	0%
Novatel	1	0%
SBG	1	0%
Topcon	1	0%
Totaal	214	100%

In twee van de 25 mediaberichten wordt ook gesproken over het merk van de in totaal acht gestolen gps-systemen. Het gaat in alle gevallen om John Deere-systemen.

Intermezzo – John Deere-systemen

Het blijkt dat John Deere-systemen gewild zijn bij de daders. Een reden is dat het John Deere-systeem wereldwijd het meest gebruikte systeem is, waardoor het vermoeden bestaat dat ook met betrekking tot gestolen componenten hier de grootste afzetmarkt voor is. Daarnaast zijn de ontvangers en schermen van de John Deere-systemen makkelijk uitwisselbaar en kunnen ze zonder problemen op een andere machine worden gezet. Dit in tegenstelling tot jongere merken zoals Trimble en Raven.²⁰

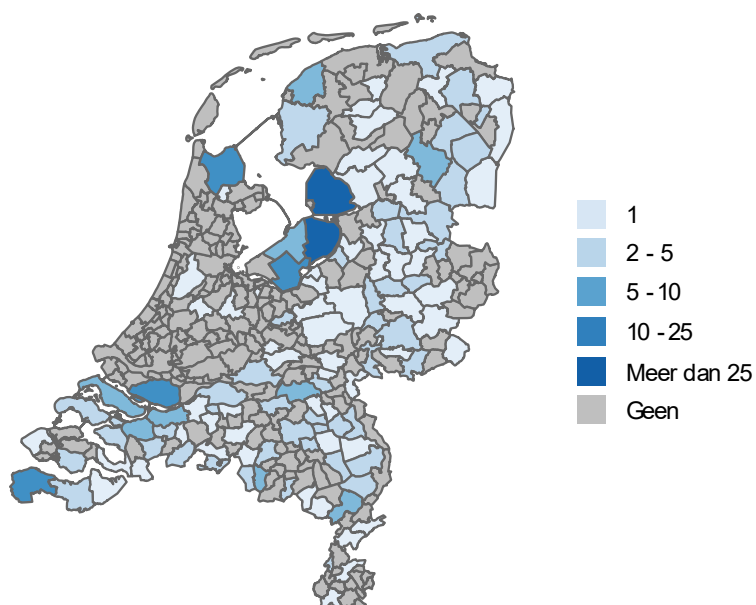
3.2 Diefstallocaties

Op de vraag in welke gemeenten de gps-systemen uit landbouwvoertuigen zijn gestolen, biedt figuur 3.2 uitkomst. Het laat zien dat de diefstal eigenlijk overal in Nederland in meer of mindere mate voorkomt, met uitzondering van het westen. Daar zijn grote delen waar

20. BN De Stem, 8 mei 2019

geen enkele diefstal heeft plaatsgevonden in de periode 10 april 2019 tot en met 10 juli 2021. Dit is een logisch gegeven, aangezien daar geen tot weinig landbouwgebieden zijn.

Figuur 3.2 – Aantal gestolen gps-apparatuur uit landbouwvoertuigen periode april 2019 t/m juli 2021



Er zijn in totaal zes gemeenten waar in deze periode minimaal tien gps-systemen zijn gestolen: Noordoostpolder (39 stuks), Dronten (28 stuks), Sluis (16 stuks), Zeewolde (14 stuks), Hollands Kroon (13 stuks) en Hoeksche Waard (10 stuks). Deze gemeenten zijn gelegen in de provincies Flevoland (3 keer), Zuid-Holland (1 keer), Noord-Holland (1 keer) en Zeeland (1 keer). In tabel 3.3 staat per provincie weergegeven hoeveel gps-systemen uit landbouwvoertuigen zijn gestolen. De meest voorkomende provincies zijn Flevoland en Noord-Brabant.

Tabel 3.3 – Provincies en de diefstal van elektrische fietsen (n=362)

Provincie	n	%
Flevoland	90	25%
Noord-Brabant	85	23%
Gelderland	41	11%
Zeeland	29	8%
Overijssel	22	6%
Limburg	18	5%
Zuid-Holland	18	5%
Drenthe	17	5%

Provincie	n	%
Noord-Holland	15	4%
Friesland	13	4%
Groningen	11	3%
Utrecht	3	1%
Totaal	362	100%

Wanneer de voornoemde aantallen in paragraaf 3.2 worden gecorrigeerd naar het aantal gestolen gps-systemen per 1.000 inwoners verandert het diefstalbeeld niet veel (zie tabel 3.4).²¹

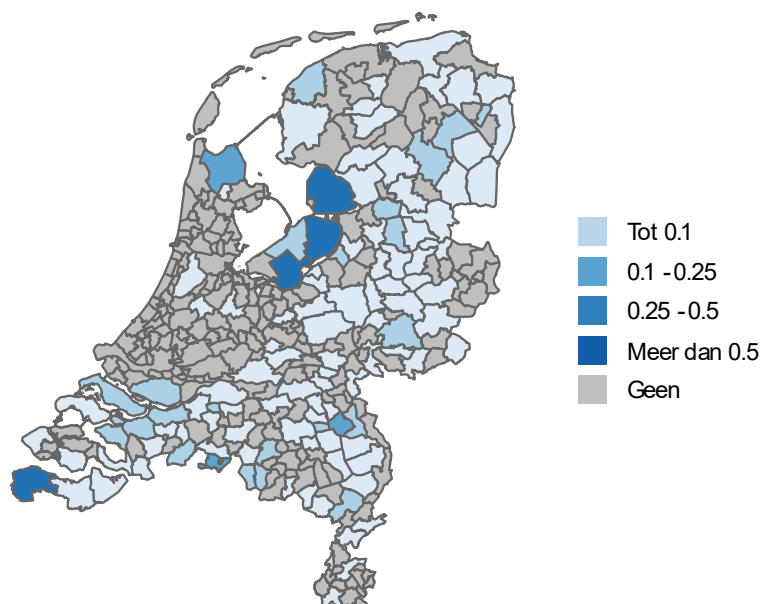
Tabel 3.4 – De tien gemeenten waar de meeste gps-systemen per 1.000 inwoners worden weggenomen

Gemeente	Aantal gestolen gps-systemen	Inwoners	Gestolen gps-systemen per 1.000 inwoners
Noordoostpolder	39	47.583	0,82
Sluis	16	23.166	0,69
Dronten	28	42.011	0,67
Zeewolde	14	22.879	0,61
Baarle-Nassau	2	6.899	0,29
Hollands Kroon	13	48.583	0,27
Sint Anthonis	3	11.691	0,26
Bladel	5	20.529	0,24
Moerdijk	9	37.185	0,24
Steenbergen	5	24.310	0,21

Met uitzondering van de gemeente Hoeksche Waard staan in de top tien van gemeenten waar per 1.000 inwoners de meeste gps-systemen zijn weggenomen ook de gemeenten Noordoostpolder, Sluis, Dronten, Zeewolde en Hollands Kroon. Ook de landkaart verandert niet veel wanneer wordt gecorrigeerd naar het aantal gestolen gps-systemen per 1.000 gemeentelijke inwoners (zie figuur 3.3). Nog steeds zijn de donkerste plekken gelegen in de provincies Flevoland en Zeeland.

21. In bijlage 3 staat voor iedere gemeente in Nederland weergegeven hoeveel gps-systemen er uit landbouwvoertuigen zijn gestolen in de periode 10 april 2019 tot en met 10 juli 2021.

Figuur 3.3 – Aantal gestolen gps-systemen per 1.000 inwoners in gemeenten periode april 2019 t/m juli 2021



De diefstallocaties zijn in 22 van de 25 mediaberichten gespecificeerd. Van de 74 gestolen gps-systemen blijken 31 te zijn weggenomen bij een loonbedrijf. Zo is in mei 2019 bij een loonbedrijf in Voorst een deur geforceerd, waarmee de daders zichzelf toegang hebben verschaft tot de ruimte waar de voertuigen staan. Zij hebben vervolgens zowel de ontvangers die op het dak van zes cabines zitten als de monitoren en bedieningspanelen aan de binnenzijde van de cabines losgeschroefd.

Verder zijn 28 van de 74 gps-systemen gestolen bij een boer/agrarisch bedrijf. In juni 2020 worden in Wieringermeer bijvoorbeeld de spuitcomputer en het bijbehorende bedieningssysteem weggenomen uit de schuur van een agrarisch bedrijf. De eigenaar zegt hierover: "Ze hebben het goed verkend, want ze zijn niet te zien op de camerabeelden. Helaas zat de deur van de schuur niet op slot en betaalt de verzekering – bij gebrek aan braaksporen – waarschijnlijk ook niet uit. Ik zal zelf de boel moeten vervangen". Bij een diefstal van twee gps-systemen in Bant in juni 2019 zijn de daders wel overduidelijk te zien op de camerabeelden. Ze lachen zelfs naar de camera's. Voor de diefstal van de gps-systemen hebben ze de twee op slot zijnde tractoren niet hoeven openbreken, omdat ze in bezit zijn van een universele sleutel. Vervolgens hebben ze de kabels van de gps-systemen en de kabel van een bedieningssysteem die helpt bij het sproeien van het land losgeknipt. Na de diefstal lopen de twee daders in alle rust weg, langs de bewakingscamera.

De diefstallen van de overige vijftien gps-systemen hebben in vijf gevallen plaatsgevonden 'bij een bedrijf', in een geval 'uit een schuur horend bij een woning' en in de resterende negen gevallen is de specifieke diefstallocatie onbekend gebleven.

3.3 Modus operandi

In deze paragraaf worden de verschillende modus operandi beschreven. Hierover staat in slechts negen mediaberichten informatie, waardoor deze paragraaf alleen de beschrijvingen van de modus operandi geeft en niet ingaat op de aantallen. In de paragraaf hiervoor (3.2) zijn al twee verschillende modus operandi beschreven: 1) het forceren van een deur waarachter de landbouwvoertuigen staan om daarna de onderdelen los te schroeven en 2) uit een niet op slot zijnde schuur het gps-systeem wegnemen uit een landbouwvoertuig (tractor). Twee andere modus operandi die worden benoemd, zijn een op slot staand landbouwvoertuig (tractor) openen door de deur te forceren (bijvoorbeeld door de glazen deur van een aardappelrooimachine te vernielen) of door de deur te openen met een loper om vervolgens de gps-systemen weg te nemen; al dan niet door de kabels door te knippen. Verder staat in mediaberichten beschreven dat gps-systemen worden weggenomen uit landbouwvoertuigen en landbouwmachines die (onder een overkapping) op het terrein staan. Hiervoor is/zijn de dader(s) bijvoorbeeld eerst over een hek geklommen aan de achterzijde van een loonbedrijf in Gorssel. Uit een ander voorbeeld waarbij in mei 2019 peilbakens en bijbehorende bedieningssystemen zijn weggenomen bij een akker- en loonbouwer in Hijken, blijkt dat de dader(s) niet het terrein op is/zijn gekomen via de gewone ingang, maar dat de dader(s) achter de woning is/zijn langsgedaan en via een aardappelperceel is/zijn binnengekomen. Hieruit blijkt dat de dader(s) aan voorverkenning heeft/hebben gedaan. Tot slot blijkt uit één mediabericht dat de daders de beveiligingscamera's van een agrariër in Creil gesaboteerd hebben, waardoor zij in de nacht vrij hun gang hebben kunnen gaan. Wanneer de agrariër, nadat hij de diefstal heeft ontdekt, de camerabeelden wil terugkijken, geeft het systeem namelijk "No Video" aan. Hij zegt hierover: "De camera's deden een dag eerder al een beetje vreemd. Ik vermoed dat de dieven de camera's overdag met een laptop hebben uitgeschakeld en dat ze vervolgens 's nachts hebben toegeslagen". De gemene deler in veel van de modus operandi is dat de daders voor de diefstal met een voorverkenning hebben onderzocht hoe zij de diefstal het beste konden uitvoeren.

Intermezzo – De aanpak om diefstal van gps-systemen tegen te gaan

De minister van Justitie en Veiligheid geeft boeren als eerste het advies om hun voertuigen met gps-systemen te parkeren in afgesloten stallen of loodsen. Het tweede advies is om de gps-systemen 's nachts uit het voertuig te halen en veilig op te bergen. Volgens de politie kan het plaatsen van een camera of verklikker voor als iemand het erf op komt lopen en het 'ouderwets' hebben van een waakhond ook werken. Branchevereniging Cumula geeft aan dat het eerstgenoemde advies van de minister van Justitie en Veiligheid geen nut heeft, omdat de daders zich niet laten tegenhouden door afgesloten deuren. Daarnaast gebruiken ze drones ter verkenning, omzeilen ze moderne alarmsystemen door bijvoorbeeld wifi-signalen te verstoren en verdoven ze zelfs waakhonden. De voorzitter van de ZLTO Agrarisch West-Zeeuws-Vlaanderen ziet daarentegen wel wat in het eerste advies van de minister van Justitie en Veiligheid, maar voegt hier wel aan toe dat de voertuigen ook overdag zoveel mogelijk binnen gezet moeten worden: "Als een boer niet weet dat het er is, komt hij het ook niet halen". De daders doen immers aan voorverkenning. Althans, zo is het vermoeden van de politie.

Volgens branchevereniging Cumula moet de politie meer doen om de diefstallen te voorkomen en terugkeren in het buitengebied. Tot nu toe zijn er namelijk te weinig politieagenten beschikbaar en zijn de aanrijtijden te lang. De fabrikant John Deere heeft in 2019 een software-update beschikbaar gesteld. Hiermee kunnen de eigenaren van de gps-systemen een pincode instellen in de hoop dat het minder aantrekkelijk wordt om de gps-systemen te stelen. Verder worden boeren, loonwerkers en inwoners van buitengebieden opgeroepen om verdachte situaties te melden bij de politie. Een wijk-agent zegt hierover: “Dus vreemde auto’s die opvallend door de straat rijden, vreemde mensen langs de weg, et cetera. Noteer het kenteken en probeer te onthouden wat voor merk en type auto het is. Onderbuikgevoelens kloppen vaak”. Om de diefstal van gps-systemen tegen te gaan, is in februari 2021 de landelijke campagne ‘Stop Diefstal’ gestart. Het is een initiatief van landbouworganisatie LTO, brancheorganisatie Cumela, FEDECOM (brancheclub mechanisatiebedrijven) en Platform Veilig Ondernemen Oost-Nederland. Een belangrijk actiepunt is het registreren van serienummers en merken van de gps-apparatuur met postcode en contactgegevens van de eigenaar.²²

3.4 Daderkenmerken

Uit de wijze waarop in paragraaf 3.3 wordt geschreven over de daders, blijkt al dat er in de mediaberichten weinig over hen bekend is. Slechts in twee van de 25 mediaberichten staat iets over de daderkenmerken vermeld. In beide gevallen betreft het twee mannelijke daders, waarbij in een mediabericht staat dat zij de Litouwse nationaliteit hebben, 23 en 24 jaar oud zijn en geen vaste woon- of verblijfplaats hebben in Nederland. Dit duidt wel op mobiel banditisme.

Intermezzo – Mobiele bendes

Veel van de ruim 200 aangiftes laten zien dat de diefstallen het werk zijn van goed georganiseerde internationale mobiele bendes die zich snel verplaatsen. De Landelijke Eenheid – die de aangiftes heeft gebundeld en onderzocht – zegt hierover: “Om onder de radar te blijven, verwisselen ze veelvuldig van voertuig, verblijfplaats en land. Ze maken onder andere gebruik van huurvoertuigen en verblijven vaak op vakantieparken”.²³

3.5 De impact van diefstal voor slachtoffers

In tien mediaberichten staat beschreven wat de impact van de diefstal is geweest op de slachtoffers. Vijf van de tien mediaberichten schrijven over financiële impact, omdat de schade in de tienduizenden euro’s (van circa 10.000 tot zeker 100.000 euro) loopt. In de overige vijf mediaberichten heeft de diefstal niet enkel financiële impact, maar ook praktische impact. Zo geeft de eigenaar van een agrarisch bedrijf waar twee gps-systemen van het merk John Deere zijn weggenomen aan dat door de diefstal zijn pootmachine en kunstmeststrooier noodgedwongen stil blijven staan: “Zonder gps kun je eigenlijk niets.

22. BN De Stem, 8 mei 2019; De Gelderlander, 25 januari 2020; PZC, 3 maart 2020; De Stentor, 4 juni 2020; De Stentor, 4 juli 2020; De Stentor, 7 januari 2021

23. Algemeen Dagblad, 2 juli 2020.

Zo'n systeem zorgt er bijvoorbeeld voor dat je op de centimeter nauwkeurig aardappelen kunt poten en het land zo optimaal mogelijk kunt benutten. Het systeem neemt zelfs het stuur van de tractor over". Ook de eigenaar van een loonbedrijf beschrijft de praktische impact: "Onze planning loopt compleet in de soep".

Intermezzo – De gevolgen van slachtofferschap

Brancheorganisatie Cumela maakt zich zorgen over de veiligheid in het buitengebied: "Veel van onze leden en ondernemers hebben een familiebedrijf in het buitengebied en wonen bij het bedrijf. De diefstallen hebben grote impact op het hele gezin. De schrik is groot als je de honden vergiftigd vindt en de trekkers leeggehaald. Mensen slapen soms nachten slecht". In sommige buitengebieden hebben de diefstallen ervoor gezorgd dat de boeren zelf voor hun veiligheid zijn gaan zorgen, onder meer door een app-groep aan te maken waarmee ze elkaar kunnen waarschuwen. De brancheorganisatie is hier bezorgd over: "Gelukkig is er – op enkele incidenten na – nog geen fysieke escalatie geweest, maar we maken ons grote zorgen over de grote irritatie bij ondernemers. Zeker bij hen waar al meerdere diefstallen zijn geweest".²⁴

3.6 Resumé

Met betrekking tot diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen heeft de politie 362 registraties opgemaakt tussen 10 april 2019 en 10 juli 2021. Er zijn in totaal 837 gps-systemen gestolen, met name in het voorjaar. De cijfers laten zien dat in meer dan de helft van de diefstallen twee of meer gps-systemen worden weggenomen. Dit blijkt ook uit de 25 geanalyseerde mediaberichten. De merken Trimble en John Deere worden veruit het vaakst gestolen, gevolgd door Case IH en New Holland. Andere merken worden sporadisch weggenomen.

Gps-systemen worden eigenlijk overal in Nederland in meerdere of mindere mate gestolen, met uitzondering van het westen van het land. Dit komt omdat hier geen tot weinig landbouwgebieden liggen. De provincies waar de meeste gps-systemen worden weggenomen, zijn Zeeland, Flevoland en in mindere mate Gelderland. De vijf gemeenten waar uit landbouwvoertuigen de meeste gps-systemen per 1.000 inwoners zijn weggenomen, zijn Noordoostpolder, Sluis, Dronten, Zeewolde en Baarle-Nassau. Meer specifiek zijn loonbedrijven een aantrekkelijke locatie voor het dievengilde, net als boeren/agrarische bedrijven.

Met betrekking tot de gehanteerde modus operandi geldt dat deze op incidentele basis staan beschreven in de mediaberichten. Het zijn 1) het forceren van een deur waarachter de landbouwvoertuigen staan om daarna de onderdelen los te schroeven, 2) uit een niet op slot zijnde schuur het gps-systeem wegnemen uit een landbouwvoertuig, 3) een op slot staand landbouwvoertuig openen door de deur te forceren (bijvoorbeeld door de glazen deur van een aardappelrooimachine te vernielen) of door de deur te openen met een looper om vervolgens de gps-systemen weg te nemen; al dan niet door de kabels door te knippen, 4) via een andersoortige manier op het terrein van een bedrijf komen

24. Algemeen Dagblad, 2 juli 2020.

dan via de doorgaans gebruikte voordeur om de gps-systemen weg te nemen uit een landbouwvoertuig die op het terrein staat en 5) het saboteren van beveiligingscamera's, zodat vrij te werk gegaan kan worden. De gemene deler in deze modus operandi is dat de daders voor de diefstal met voorverkenning hebben onderzocht hoe zij de diefstal het beste kunnen uitvoeren.

Over de daders is veel onbekend. In twee mediaberichten wordt geschreven over vier mannelijke daders waarvan twee de Litouwse nationaliteit hebben, 23 en 24 jaar oud zijn en geen vaste woon- of verblijfplaats hebben in Nederland. Uit andere bronnen, namelijk uit een analyse van aangiftes die is uitgevoerd door de Landelijke Eenheid, blijkt dat de diefstallen het werk zijn van goed georganiseerde internationale mobiele bendes. Zij wisselen veel en snel van voertuig, verblijfplaats en land.

Slachtoffers van diefstal van gps-systemen ondervinden naast een financiële schade (de schade kan in de tienduizenden euro's lopen) ook praktische schade. De diefstal van gps-systemen zorgt er namelijk voor dat bedrijfsvoering tijdelijk stilgelegd moet worden.

4 Uitwerking van het barrièremodel en kansen voor de aanpak

Dit hoofdstuk is gericht op (kansen voor) de preventieve en repressieve aanpak. Eerst wordt aan de hand van het barrièremodel beschreven wat tot dusverre preventief en repressief wordt gedaan om e-bikediefstal en diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen tegen te gaan. Daarna trachten we tot een verbeterde preventieve en repressieve aanpak te komen door geopperde aanpakvormen te beschrijven.

4.1 Het huidige instrumentarium toegepast op het barrièremodel

In deze paragraaf is per stap van het barrièremodel gekeken wat bestaat en wordt gedaan om het mobiele bendes moeilijker te maken.

4.1.1 Inreis in Nederland

Nederland binnenkomen is de eerste stap van het barrièremodel (zie figuur 4.1).

Figuur 4.1 – De mobiele bende komt Nederland binnen



Er wordt in Nederland veel gedaan om dit onderdeel van het barrièremodel te bemoeilijken. De Nederlandse politie en Koninklijke Marechaussee (KMar) worden bijvoorbeeld dikwijls in kennis gesteld door politie uit het land van herkomst dat dadergroepen naar Nederland komen. Politie en KMar monitoren vervolgens deze bendes en anticiperen hierop door op heterdaad aanhoudingen te verrichten als ze in Nederland delicten plegen.

4.1.2 Verblijf in Nederland

Mobiele bendes verblijven vaak ergens in Nederland, zoals in een hotel of op een vakantiepark. Als de mobiele bendes zich op deze locaties begeven, gaat dit vaak gepaard met signalen die kunnen duiden op onrechtmatige praktijken. Een voorbeeld van zo'n signaal is het verblijf van vier mannen in een vakantiehuis, waarbij overdag de gordijnen altijd dicht zitten en er geen activiteit te bespeuren is. 's Nachts ziet een bewaker de vier mannen altijd weggaan en terugkeren. Als zich een signaal voordoet, kun je hiervoor bellen naar 112 (zie figuur 4.2).

Figuur 4.2 – Het politiebureau



Veel mensen blijken angstig te zijn om voor dergelijke signalen 112 te bellen, omdat zij niet zeker weten of het ernstig genoeg is. Tot nu toe is bij meerdere partijen, zoals eigenaren en medewerkers van hotels en vakantieparken, te weinig duidelijk welke signalen kunnen wijzen op mobiel banditisme. Hierdoor gebeurt nog onvoldoende om mobiel banditisme tegen te gaan. In paragraaf 4.2 dragen we hiervoor een oplossing aan.

4.1.3 Gebruik infrastructuur in Nederland

Voor deze stap van het barrièremodel wordt al het één en ander gedaan. Eén voorbeeld van een instrument die door de politie en KMar wordt gebruikt, is Automatic Number Plate Recognition (ANPR). Door speciale camera's met ANPR-techniek worden automatisch de kentekens van voorbijrijdende voertuigen vastgelegd (zie figuur 4.3).

Figuur 4.3 – Auto's die langs ANPR-camera's rijden



Als een voertuig geregistreerd staat in het politiesysteem – bijvoorbeeld omdat het een gestolen voertuig is – is dit een *hit*. De politie ontvangt direct een melding met informatie over waar het voertuig rijdt en waarom het voertuig geregistreerd staat. Deze methodiek is succesvol geweest bij het opsporen van de schutters op Peter R. de Vries. Deze methode wordt ook gebruikt om mobiele bendes op heterdaad aan te houden.

4.1.4 Delict plegen (en het faciliteren daarvan)

Evenals bij de stap 'Gebruik infrastructuur in Nederland' is in deze stap ook al het één en ander gaande. De Gemeenschappelijke Informatieorganisatie (GIO) is een onafhankelijke stichting die het voor winkeliers mogelijk maakt om informatie onderling te delen binnen een branche.

Figuur 4.4 – Winkels waar mobiele bendes diefstallen kunnen plegen



Hierbij gaat het om beelden, informatie over de modus operandi van mobiele bendes en preventieve adviezen. Daarnaast worden via de GIO op landelijk niveau direct aangiftes en beelden gedeeld met politie. Dit is een belangrijk instrument om mobiele bendes snel in kaart te brengen en diefstallen in de kiem te smoren. Zo wordt veel eerder zichtbaar of diefstallen worden gepleegd door een georganiseerde mobiele bende. Het GIO 2.0 is een doorontwikkelde versie en deze kan adequaat gebruikt worden door ondernemers (zie paragraaf 4.2).

Specifiek voor e-bikediefstal geeft een deelnemer aan dat de AXA Defender verboden moet worden, omdat het geen middel is dat e-bikediefstal voorkomt. Je kunt de AXA Defender namelijk redelijk makkelijk slopen, waardoor niet alleen de AXA Defender open is, maar ook het oorspronkelijke hangslot.

4.1.5 Opslag van gestolen goederen

Een Track and Trace-systeem op een fiets zorgt ervoor dat zichtbaar blijft waar de fiets zich bevindt; natuurlijk op voorwaarde dat het systeem niet van de fiets wordt afgesloopt. Door dit systeem zijn gestolen fietsen teruggevonden in bijvoorbeeld Australië, Marokko en Polen. Niet altijd verplaatsen de fietsen zich direct naar het buitenland. Soms worden ze eerst op bepaalde locaties opgeslagen. Voorbeelden van dergelijke locaties zijn garageboxen en loods. Door het volgen van één gestolen fiets stuit de politie soms op heel veel gestolen fietsen in een loods. Het leren herkennen van signalen die horen bij dergelijke opslaglocaties en/of het hebben van onderbuikgevoelens bij bepaalde locaties zijn belangrijk aspecten bij het tegengaan van mobiel banditisme.

Figuur 4.5 – Activiteiten bij een garage



4.1.6 Vervoer van en handel in gestolen goederen

Het Digitaal Opkopers Register (DOR) is een instrument dat ingezet wordt bij de handel in gestolen goederen in Nederland. Het DOR faciliteert opkopers bij het registreren van de

gebruikte en ongeregelde goederen die zij aankopen. Een bijkomend voordeel is dat op deze wijze ook meer gegevens over het gekochte goed (waaronder foto's) en de verkoper (identificatieplicht) worden geregistreerd. Daarnaast is het DOR gekoppeld aan de database van Stop Heling met de aangiftes van gestolen goederen. Het DOR biedt daarmee de mogelijkheid om automatisch – bijvoorbeeld aan de hand van een serienummer – te controleren of een goed als gestolen geregistreerd staat. Als dit het geval is, is sprake van een match en ontvangt de politie hiervan automatisch een melding. Bij gestolen e-bikes die voorzien zijn van gps-systemen kun je als eigenaar of fietsfabrikant zelf de opsporing in gang zetten.

Figuur 4.6 – Handel in gestolen fietsen



4.1.7 Gebruik gestolen goederen

Voor deze stap in het barrièremodel geldt dat tijdens de bijeenkomst geen informatie naar voren is gekomen die kan helpen bij het tegengaan van mobiel banditisme.

4.2 Naar een verbeterde aanpak van mobiel banditisme

Tijdens de brainstormsessie en in het gesprek met de medewerker van het PVO Oost-Nederland is lang gesproken over een oplossing om e-bikediefstal en diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen tegen te gaan. Hierin is een onderscheid gemaakt tussen preventieve oplossingen die voorkomen dat deze goederen gestolen worden en oplossingen die ervoor moeten zorgen dat rondtrekkende bendes vaker op heterdaad gepakt worden.

4.2.1 Preventieve oplossingen

Er zijn verscheidene preventieve oplossingen geopperd voor één of meer stappen van het barrièremodel.

Verblijf in Nederland en opslag van gestolen goederen

Volgens een deelnemer moeten we ons er met z'n allen van bewust zijn dat mobiele bendes hun werkwijze kunnen uitvoeren door de zwaktes van de bestaande systemen. Een actiepunt hierin is dat de mensen die onderdeel zijn van de bestaande systemen, bewuster gemaakt worden van signalen die kunnen duiden op mobiel banditisme. Dit geldt bijvoorbeeld voor eigenaren van vakantieparken en/of verhuurders van garageboxen. Door hen hierover te informeren, zullen er kwalitatief betere meldingen en signalen binnenkomen en wordt de *security awareness* vergroot.

Dit kan ten eerste bereikt worden door een campagne te starten in specifieke regio's, waarbij de kennis over het fenomeen wordt vergroot aan de hand van een signalenkaart. De signalen op de kaart én soortgelijke signalen moeten bij meerdere partijen onder de aandacht gebracht worden met als doel dat vaker meldingen gedaan worden als dit soort signalen worden opgemerkt. Dit geldt voor medewerkers en gasten van hotels en vakantieparken, maar ook voor andere branches zoals verhuurders en gebruikers van opslag- en garageboxen.

Ten tweede kan een waarschuwingsbericht verspreid worden. Dit kan door gebruik te maken van sociale mediakanalen waarvan ondernemers en burgers gebruikmaken. Ook kunnen wijkagenten naar ondernemers toegaan om hen op signalen en groepen te attenderen. Tijdelijk wordt dan een hogere alertheid gevraagd van ondernemers op basis van informatie die politie en of gemeenten hebben. Als dit gebeurt, is het volgens enkele deelnemers aan de sessie wel van belang dat de wijkagent zich meer bewust is van wat mobiel banditisme teweegbrengt. De wijkagent moet de noodzaak voelen om daadwerkelijk langs te gaan. Andere deelnemers van de sessie uiten kritiek op het aanwijzen van de wijkagent als verantwoordelijke. De wijkagent is in tegenstelling tot wijkboa's namelijk steeds minder in de eigen wijk actief. Daarnaast werkt de wijkboa alleen overdag en in de vroege avond, daarna is hij niet meer zichtbaar in de wijken. Al met al zorgt dit ervoor dat mobiele bendes in de late avond en 's nachts met enig gemak hun gang kunnen gaan.

Het nachtregister

Het PVO Oost-Nederland ziet kansen in actief gebruik van en controle op het 'nachtregister'. Het 'nachtregister' is gericht op het doorbreken van anoniem verblijf en het versterken van de heterdaadkracht op gezochte personen. Bijvoorbeeld vakantiepark- en campingeigenaren kunnen hierin een belangrijke rol spelen door boa's te informeren om op bepaalde plaatsen en tijdstippen extra aanwezig te zijn en mensen aan te spreken. Zelf kunnen vakantiepark- en campingeigenaren ook gasten actief aanspreken en betrekken in activiteiten, waarbij ze ook geattendeerd worden op het (kunnen) signaleren van afwijkend gedrag door andere gasten. Om de betrokkenheid en alertheid onder vakantiepark- en campingeigenaren te vergroten, kunnen de bijeenkomsten KIEK UUT nuttig zijn. Deze worden door het PVO Oost-Nederland georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomsten worden ondernemers en burgers geleerd en gevraagd meer alert te zijn op wie in hun omgeving verdacht gedrag vertoont en dit te melden. Volgens het PVO Oost-Nederland neemt na iedere bijeenkomst het aantal meldingen toe. Dit heeft ook effect op de operationele kant van criminelen. De manager van het PVO Oost-

Nederland zegt hierover: 'Wanneer de pakkans wordt vergroot, zullen criminelen hun modus operandi gaan veranderen'.

Het vergroten van de *security awareness* op deze twee manieren is van belang, omdat al vaak is gebleken dat burgers of ondernemers onderbuikgevoelens hadden, die later vaak bleken te kloppen. Achteraf zeggen ze vaak: 'Ja, ik zag al wel dit of dat maar ik heb er niets mee gedaan'. Als een burger en/of ondernemer een signaal herkent of onderbuikgevoelens heeft, kunnen zij altijd hiervan melding doen door 112 te bellen. Hierop reageert de politie door deze melding op te volgen. Tot nu toe twijfelen veel ondernemers en burgers om signalen te melden aan 112, omdat zij niet weten of hun melding ernstig genoeg. Komen er door de bewustwordingscampagnes meer meldingen binnen? Dan is het in verband met de alertheid en meldingsbereidheid van ondernemers en burgers belangrijk dat de politie een terugkoppeling geeft over wat zij met de melding hebben gedaan. Het moet geen eenrichtingsverkeer zijn. De woorden 'We werken samen' in plaats van 'Je werkt voor ons' is tekenend voor hoe het ingericht zou moeten worden. Ook moet de politie aangeven als ze vermoeden dat de bendes niet meer actief zijn in een regio. Dan kunnen meldingen afgebouwd worden als de dreiging of het risico is verdwenen.

Figuur 4.7 – Agenten die zicht houden op wat er op straat gebeurt



Delict plegen (en het faciliteren daarvan)

Uit de brainstormsessie blijkt dat de meest optimale samenwerking met gemeenten en ook verzekeraars tot nu toe niet van de grond is gekomen. Zo vertelt de politie dat zij heel veel informatie heeft, omdat de Intel Cel alle informatie over het fenomeen verzamelt. Er wordt geprobeerd alle politie-eenheden hierin mee te nemen, maar er is geen lijn naar de

gemeente en verzekeraar. De politie geeft ook aan hierover nooit te hebben nagedacht. In de meest optimale situatie zou je ook het lokale bestuur en/of gebiedsagenten informeren. Gemeenten, maar ook verzekeraars, kunnen met deze informatie hun ondernemers, burgers en klanten informeren. Dit kan door informatie over modus operandi van rondtrekkende dadergroepen en preventietips naar de KVO leden te sturen of aan te sluiten bij ondernemersverenigingen of sociale media groepen van buurtbewoners. Ook kan een onafhankelijk waarschuwingsprotocol of -systeem bedacht worden. Alle aangesloten partijen kunnen signalen inbrengen en tot een bepaald autorisatieniveau informatie afnemen.

Campagne Stop Diefstal

Samen met branchevereniging Cumela en de politie gebruikt het PVO Oost-Nederland de campagne Stop Diefstal ten eerste om ondernemers in de agrarische sector op te roepen hun gps-apparatuur te registreren (leg serienummers vast in de Stop Heling-app), markeren (bevestig labels op de kunststof behuizing van de apparatuur en plak een waarschuwingssticker op een raam) en demonteren (verwijder apparatuur indien mogelijk en berg deze veilig op). Ten tweede vragen ze verdachte situaties, verdachte personen en/of verdachte voertuigen te signaleren en melden bij de politie. Indien het melden van verdachte situaties, personen en/of voertuigen snel gebeurt, kan de politie volgens het PVO Oost-Nederland optreden in de periode dat de mobiele bendes mogelijk nog in de buurt zijn. Het PVO Oost-Nederland zegt hier specifiek het volgende over: 'Het adagium is tegelijkertijd acteren op preventie en opsporing door slim en op tijd te informeren en communiceren'. Om een dergelijke situatie te creëren, is vertrouwen in en überhaupt weten wie je wijkagent is van belang volgens het PVO Oost-Nederland.

Een belangrijke randvoorwaarde voor het slagen van zo'n protocol of systeem is dat de juiste mensen op de juiste plaats zitten en dat zij de juiste stappen kunnen zetten om het systeem zo goed mogelijk te laten werken. Ook moet niet heel Nederland continu platgegooid worden met meldingen. Als een lokaal incident landelijk wordt verspreid, verliest het systeem zijn kracht. Daarbij geldt wel dat mobiel banditisme een regio overstijgend fenomeen is, dus er moet goed worden nagedacht in welke omgeving meldingen worden verspreid. De meldingen moeten ook afgebouwd kunnen worden als de dreiging of het risico is verdwenen.

Tot nog toe is een dergelijk protocol of systeem waar meerdere partijen bij zijn aangesloten nog niet van de grond gekomen. Wel gebeurt het op een lager niveau. Specifiek voor e-bikediefstal is het bijvoorbeeld zo dat verschillende organisaties met elkaar in contact staan als e-bikes worden gestolen. Zo is het bekend dat meerdere fietsenwinkels in een groepsapp zitten. Als zich binnen één van deze fietsenwinkels iets voordoet, wordt dat in de groepsapp geplaatst en zijn alle leden van de groepsapp daarvan op de hoogte. Een soortgelijk voorbeeld is TK Maxx. Als in één van de vele filialen een diefstal wordt gepleegd, moet het personeel 18 indicatoren scoren. De totale score duidt het waarschuwniveau van diefstal aan. Dit wordt naar andere filialen gestuurd. Ook binnen branches wordt informatie verspreid.

Voor de burger is hiervoor nog geen systeem bedacht. Voor ondernemers kan de GIO 2.0 hierin volstaan. Naast de inzet voor op heterdaad betrappen, kan dit informatiesysteem voor hen ook preventief worden ingezet. GIO 2.0 kan een belangrijke schakel zijn in de keten voor het bestrijden van mobiel banditisme door de verschillende publieke en private partijen effectiever te laten opereren. Op dit moment maken vooral winkeliers gebruik van de GIO. Zij delen geanalyseerde en gebundelde informatie met politie en OM, die vervolgens deze informatie beoordelen en op basis daarvan keuzes maken over het vervolg. Politie en OM delen alleen algemene informatie met stichting GIO, zoals de stand van zaken van een onderzoek en de modus operandi van groepen. Winkeliers kunnen zich op deze manier beter wapenen als bendes actief zijn in de regio of het land. GIO is een bestendiging van het continu bijdragen van publieke en private partijen in het bestrijden van mobiel banditisme. In de bijeenkomst wordt gezegd dat het van belang is dat in een dergelijk protocol of systeem een handelingskader of handelingsperspectief geïntegreerd wordt. GIO 2.0 is een heel goed begin en als de pilot succesvol is, kan dit straks voor meerdere sectoren worden ingezet en misschien ook wel voor de burgers in samenwerking met WhatsApp Buurt Preventie (WABP).

Concrete oplossingen

Tijdens de brainstormsessie zijn de volgende concrete oplossingen naar voren gebracht om e-bike-diefstal (door mobiele bendes) terug te dringen. Het PVO Oost-Nederland sluit zich aan bij deze concrete oplossingen:

- Een website maken waarop slachtoffers van e-bikediefstal en diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen melding kunnen maken van de diefstal, waarna alle partijen die zijn aangesloten op de website een melding krijgen van het gestolen goed. Een nadeel van deze oplossing is dat alle partijen in de keten op de hoogte gebracht moeten worden van het bestaan en de werking van de website.
- Om het plegen van het delict te voorkomen, opperen deelnemers tijdens de bijeenkomst het idee om een sticker te ontwikkelen waarop staat dat het product is voorzien van een Track and Trace-systeem. Eén van de deelnemers merkt op dat een dergelijk stickersysteem effect heeft. Dit is gebleken door in filialen van de Primera stickers te plakken op pakjes sigaretten. In sommige pakjes zaten daadwerkelijk Track en Trace-systemen maar in anderen niet. De daders konden dit verschil niet achterhalen en het bleek dat ze daarom het risico niet hebben genomen om pakjes sigaretten te stelen. Voor het gebruik van Track and Trace-systemen op e-bikes en gps-systemen is een geopperd tegenargument van een deelnemer dat een dergelijke boodschap in teveel talen op de sticker geplaatst moeten worden. Dit zou je kunnen oplossen door een symbool/icoon te gebruiken.
- Interpolis heeft een app ontwikkeld, waarvoor burgers zich kunnen aanmelden. Dit is de Inbraakmonitor. Als in een bepaalde periode meerdere inbraken zijn, worden de mensen die zich hiervoor hebben aangemeld op de hoogte gebracht van dit gegeven. Dit zou je ook voor e-bikediefstal en diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen kunnen doen.
- De app WaakSamen bestaat al. Hierin staan verschillende criminaliteitsvormen met bijbehorende handelingsperspectieven. Ook e-bikediefstal en diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen kunnen een onderdeel worden van WaakSamen. Het wordt op dit moment door verschillende gemeenten uitgefaseerd. Het interessante aan WaakSamen is dat het WhatsApp berichten kan sturen.

- Nadenken over maatregelen met internationale samenwerkingsverbanden. Als een fiets of gps-systeem wordt gestolen in Duitsland of Oostenrijk, zouden verzekeringspartijen in die landen de Nederlandse verzekeringspartijen kunnen waarschuwen als zij het vermoeden hebben dat de rondtrekkende bende naar Nederland komt. De Nederlandse verzekeringspartijen zouden vervolgens op hun beurt weer hun klanten en andere partners binnen de keten kunnen informeren over de verwachte komst van de rondtrekkende bende en het risico op diefstallen van e-bikes en/of gps-systemen.

4.2.2 Oplossingen die heterdaadkracht vergroten

Tot nu toe is het zo dat het doen van aangifte van e-bikediefstal vrij gemakkelijk en snel te doen is. Dit komt onder andere omdat er veel ruimte is om velden niet in te vullen. Dit zorgt ervoor dat veel aangiften alleen informatie bevatten over de locatie en het tijdstip. Daarmee is het dus een gebruiksvriendelijke manier voor burgers om aangifte te doen. Het is geen rijke informatiebron voor e-bikediefstal. Een ander argument waarom het aangiftesysteem op dit moment onvoldoende in staat is om mobiele bendes aan te pakken, is omdat er vaak een aantal dagen overheen gaan voordat een aangifte in behandeling wordt genomen. Dit past niet bij de werkwijze van de mobiele bendes, want die zijn na een aantal dagen of sneller alweer gevlogen. Burgers merken ook dat het doen van aangifte weinig nut heeft, waardoor de aangiftebereidheid daalt. Daarom moet over een andere methode nagedacht worden. Er zijn tijdens de brainstormsessie verschillende oplossingen aangedragen:

- Het creëren van een systeem waar burgers wel simpel aangifte kunnen doen, maar ook meer informatie bekend wordt, waarop de politie gericht kan inzetten. Hiervoor is het van belang dat iedere fiets een soort autokenteken krijgt. Hier ligt een taak bij fietshandelaren. Als dit goed is ingericht, kan dit een kettingreactie in de keten teweegbrengen. Deze maatregel heeft enige overlap met wat de eerder beschreven campagne Stop Diefstal beoogt.
- Bart! is een project dat actief is in Den Haag. Hierbij worden alle meldingen op een hoop gegooid en leert het systeem zichzelf welke meldingen interessant zijn en welke niet. De interessante meldingen worden doorgezet naar de politie of gemeente.
- De GIO 2.0 is genoemd als methode waarmee ook de heterdaadkracht vergroot kan worden. Dit systeem wordt aangesloten op het aangiftesysteem van de politie. Onder andere door de informatie uit het aangiftesysteem komt veel informatie binnen over dadergroepen, trends en fenomenen. Deze informatie wordt vervolgens verstuurd naar alle relevante partijen. Een voorbeeld: de politie ontvangt een kenteken van een parfumeriezaak, waar een dief parfum gestolen heeft. Dit kenteken is door de politie direct in ANPR gezet en nog geen 40 minuten later heeft de auto een hit in ANPR. Vijf minuten later is de auto staande gehouden. Met deze methode wordt ook het capaciteitstekort getackeld. Er is immers sprake van een heterdaadsituatie

en daar moet de politie iets mee. Als deze methode niet gehanteerd wordt en achteraf aangifte wordt gedaan, gaat het op de stapel en wordt het argument van capaciteitsgebrek opgevoerd.

- Een ander platform dat wordt genoemd, is NL Alert. De kritiek hierop is dat het geen juist platform is, omdat NL Alert echt voor rampen is. Burgernet zou daarentegen wel een middel kunnen zijn. Wat je met Burgernet doet, is mensen als getuige vragen in opsporingsverzoeken om iemand op heterdaad aan te houden. Hiervoor deelt de politie informatie met mensen die bij Burgernet zijn aangemeld en in een bepaalde straal rondom de melding wonen of aanwezig zijn. Hierdoor creëer je als politie meer ogen en oren. Met Burgernet is het ook van belang dat de preventiekracht wordt verhoogd. Dat lukt slechts gedeeltelijk. Wat nu wel gebeurt, is dat naast de Burgernet App de optie is om je aan te melden voor berichten via e-mail. Via de mail worden soms preventieberichten verstuurd, bijvoorbeeld als er woninginbraken zijn. Dan krijgen de leden een mail dat in een buurt veel woninginbraken zijn en dat je moet opletten. Via de mail worden ook vragen gesteld of de leden iets hebben gezien in de buurt.

4.3 Resumé

In feite zijn alle ingrediënten aanwezig om een instrument of oplossing te ontwikkelen, waarmee bewoners, ondernemers en overheden ervoor kunnen zorgen dat mobiele bendes meer op heterdaad betrapt worden én waarmee preventiemaatregelen adequaat toegepast worden door goed geïnformeerde potentiële slachtoffers. Alleen moeten alle ingrediënten nog samengebracht worden. Dit moet leiden tot een draaiboek of handvat, dat aangeboden kan worden aan alle betrokken partijen in de keten.

GIO 2.0 is een heel goed begin en als de pilot succesvol is, kan dit straks voor meerdere sectoren worden ingezet en misschien ook wel voor de burgers in samenwerking met WhatsApp Buurt Preventie (WABP). Van belang is dat deze partijen signalen gaan leren herkennen (*human sensing door security awareness*) en leren wat je vervolgens met die signalen moet doen. Als alle betrokken partijen weten wat zij met signalen moeten doen, moet er een meldsysteem/meldschema zijn waar zij deze signalen kunnen melden. Om ervoor te zorgen dat dit gaat werken, is de betrouwbaarheid van alle betrokken partijen van cruciaal belang. De focus van het meldsysteem ligt op het op heterdaad kunnen aanhouden van daders. Dit zorgt er namelijk voor dat de politie ook betrokken blijft. Hiermee tackel je het argument van het capaciteits- en prioriteitsprobleem. Het is van belang dat iedere branche wordt meegenomen in hoe ze signalen kunnen waarnemen. Uiteindelijk moeten de signalen in bijvoorbeeld een (bestaande) app geplaatst worden. De signalen moeten ook afgeschaald worden als de urgentie weg is. In de app moeten ook handelingsperspectieven komen te staan. Dan kan iedereen zien hoe hij of zij moet reageren op hetgeen zich voordoet. Als het gevaar voorbij is, moet een terugkoppeling plaatsvinden over wat er met een melding is gebeurd en wat het resultaat van de melding is geweest. Uiteindelijk moet het de heterdaadkracht versterken om mobiel banditisme

te dwarsbomen. Vanwege de complexiteit is het de vraag hoe het meldsysteem opgetuigd moet worden en blijven bestaan. Er is wel zicht op wat zou kunnen, maar om dit echt goed te onderzoeken moet een diepere slag gemaakt worden.

Tot slot is het belangrijk het bewustzijn van medewerkers in de horeca, op vakantieparken en andere branches te vergroten, zodat zij signalen sneller herkennen en deze ook melden. Zo kan sneller een waarschuwingsbericht verspreid worden via de sociale media-kanalen waarvan ondernemers en burgers gebruikmaken.

5 Conclusie

De Nederlandse samenleving wordt sinds het begin van deze eeuw geconfronteerd met mobiel banditisme. Het is een fenomeen waarin internationaal actief zijnde rondtrekkende bendes uit het buitenland gedurende het korte verblijf in Nederland stelselmatig verschillende typen vermogensdelicten plegen. Twee vermogensdelicten waar tot dusverre – in relatie tot mobiele bendes – weinig over bekend is, zijn e-bikediefstallen en diefstallen van gps-systemen uit landbouwvoertuigen. Daarom is in opdracht van de Taskforce Mobiel Banditisme en het ministerie van Justitie en Veiligheid dit verkennend fenomeenonderzoek uitgevoerd. In het onderzoek wordt antwoord gegeven op de volgende vraag:

Wat is de omvang van e-bikediefstal en diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen in Nederland, wat zijn de diefstallocaties, modus operandi, daderkenmerken, wat is de impact van de diefstallen op slachtoffers en waar liggen kansen voor de preventieve en repressieve aanpak?

Om hier antwoord op te kunnen geven, zijn meerdere onderzoeksmethoden gebruikt. Ten eerste zijn politieregistraties geanalyseerd die betrekking hebben op beide fenomenen. Ten aanzien van e-bikediefstal gaat het om 42.518 registraties die zijn opgemaakt in de periode van 1 januari 2018 tot en met 12 augustus 2021. Ten aanzien van diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen gaat om 362 registraties uit de periode 10 april 2019 tot en met 10 juli 2021. De tweede onderzoeksactiviteit behelst het analyseren van 204 mediaberichten die ingaan op e-bikediefstal en 25 mediaberichten die ingaan op diefstal van gps-systemen. Deze onderzoeksmethoden hebben er niet toe geleid dat meer informatie is verkregen over mobiele bendes die e-bikes en gps-systemen uit landbouwvoertuigen stelen, zoals met dit onderzoek wel werd beoogd. De informatie levert namelijk vooral informatie op over daders uit Nederland en hun diefstallocaties en gebruikte modus operandi. Om toch meer te kunnen zeggen over mobiele bendes, is een aanvullende literatuurstudie uitgevoerd en dit heeft meer duiding gegeven. Vervolgens is met interviews gezocht naar opties om per stap van het barrièremodel de preventieve en repressieve aanpak te verbeteren. Ook is gekeken wat daarvoor nodig is c.q. gedaan moet worden. In dit afsluitende hoofdstuk dat te lezen is als een samenvatting staan de belangrijkste bevindingen uit het onderzoek. In paragraaf 5.1 worden de conclusies ten aanzien van de omvang van e-bikediefstal en diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen beschreven. In paragraaf 5.2 wordt ingegaan op de aard van beide typen vermogensdelicten. Paragraaf 5.3 beschrijft de (kansen voor de) aanpak en in paragraaf 5.4 worden de resultaten uit dit onderzoek vertaald naar een suggestie voor een nader uit te voeren pilot.

5.1 Omvang van de diefstallen

Waar het ten aanzien van de diefstallen van gps-systemen uit landbouwvoertuigen niet mogelijk is om een trend waar te nemen vanwege de onderzochte onderzoeksperiode, blijkt met betrekking tot e-bikediefstal dat in de periode 2018-2020 het aantal e-bikediefstallen jaarlijks toeneemt. Zo zijn in 2018 9.655 e-bikes gestolen tegenover 11.736 e-bikes in 2019 en 13.207 e-bikes in 2020. Kijkend naar de maandelijkse diefstalcijfers in de periode 2018-2020 is de verwachting dat in 2021 op z'n minst een vergelijkbaar aantal e-bikes worden gestolen als in 2020. Volgens de landelijk projectleider mobiel banditisme binnen de politie is het aantal e-bikediefstallen en diefstallen van gps-systemen uit landbouwvoertuigen in 2021 en 2022 verder gestegen. Voor wat betreft de periode in het jaar waarin de meeste e-bikes en gps-systemen worden weggenomen, bestaat er een verschil tussen beide vermogensdelicten. Waar de meeste e-bikes namelijk gestolen worden in de maanden juli, augustus, september en oktober geldt voor de diefstal van gps-systemen dat dit de maanden april tot en met juni betreft. Een ander verschil tussen beide vermogensdelicten is dat per diefstal vaak één e-bike wordt gestolen (in 155 van de 184 gevallen), terwijl er vaak per diefstal meer dan één gps-systeem wordt weggenomen (in 55 procent van de 362 gevallen). Voor e-bikediefstal geldt overigens dat niet altijd een gehele e-bike wordt gestolen. Het komt ook voor dat enkel een accu of display van een e-bike wordt weggenomen. In vijftien mediaberichten gaat het bijvoorbeeld om 46 accu's en in één mediabericht om vijftien displays.

Met betrekking tot de merken e-bikes en gps-systemen die worden gestolen, blijken beiden een merk of meerdere merken te hebben die bovenmatig worden weggenomen. Voor e-bikes geldt dat dit het merk Gazelle is, want bijna één op de vier gestolen e-bikes is een Gazelle. Nog steeds wordt dit merk jaarlijks vaker gestolen dan andere merken. Andere merken die jaarlijks steeds vaker worden weggenomen, zijn Stella en Cortina, terwijl het merk Sparta steeds minder vaak wordt gestolen. De merken gps-systemen die bovenmatig worden weggenomen in de politieregistraties, zijn Trimble (44%) en John Deere (30%).

5.2 Aard van de diefstallen

Voor zowel e-bikediefstal als diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen geldt dat het een landelijk probleem is, waarbij het in sommige gebieden van Nederland meer voorkomt dan in andere gebieden. Er is één uitzondering van toepassing op deze conclusie, namelijk dat er in het westen van het land zeer grote delen zijn waar geen gps-systemen uit landbouwvoertuigen worden gestolen. Dit is logisch, omdat in het westen van het land vrijwel geen landbouwgebieden liggen. Ten aanzien van e-bikediefstal worden – wanneer wordt gekeken naar het aantal diefstallen per 1.000 inwoners – de meeste e-bikes weggenomen in de provincie Limburg. Maar ook in Noord- en Zuid-Holland gebeurt het veelvuldig. De top drie van gemeenten zijn Maastricht, Valkenburg aan de Geul en Venlo. De provincies waar de meeste gps-systemen worden gestolen, zijn Flevoland, Zeeland en Gelderland. Hierbij is de top drie gemeenten: Noordoostpolder, Sluis en Dronten. Met betrekking tot de specifieke diefstallocaties geldt voor zowel e-bikes als gps-systemen dat

de meeste worden gestolen bij bedrijven. Namelijk bij respectievelijk fietsenwinkels en loonbedrijven/boeren/agrarische bedrijven. Ten aanzien van e-bikediefstal is het echter zo dat er tal van andere diefstallocaties zijn die ook geregeld voorkomen. Zo gebeurt het ook veel in en rondom stations, (uit een fietsenstalling) op straat, bij een ziekenhuis/huisartsenpost, (uit een fietsenstalling) bij een supermarkt en in/rondom woningen.

De modus operandi die worden gebruikt voor het stelen van e-bikes of gps-systemen vertonen een overeenkomst. In beide gevallen is het namelijk zo dat de daders vaak met voorbedachte rade de diefstal plegen. Dit uit zich met betrekking tot e-bikediefstal vaak in het voorhanden hebben van noodzakelijke materialen om een fiets weg te kunnen nemen, zoals een slijptol of loper om het slot van een e-bike te forceren of verwijderen. Bij de diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen doen de daders eerst een voorverkenning, waardoor zij weten waar zij gps-systemen kunnen stelen en op welke manier dit het beste gedaan kan worden. In sommige gevallen gaat dit – net als bij e-bikediefstal – gepaard met het voorhanden hebben van een loper om de deur van een landbouwvoertuig te openen.

Voor zowel e-bikediefstal als diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen geldt dat op basis van de onderzoekactiviteiten van dit onderzoek weinig bekend is geworden over mobiele bendes als daders. Daarom is een aanvullende literatuuranalyse uitgevoerd waaruit blijkt dat de diefstallen regelmatig het werk zijn van goed georganiseerde internationale mobiele bendes die lid zijn van bedrijfsmatig opererende criminele organisaties. Ten aanzien van e-bikediefstal is uit ander wetenschappelijk onderzoek naar voren gekomen dat de daders vaak afkomstig zijn uit het Oostblok, met name uit Polen. Wanneer zij meerdere e-bikes hebben gestolen, vervoeren zij deze dan ook daarnaartoe. Incidentele informatie uit twee mediaberichten ten aanzien van diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen geeft aan dat de daders afkomstig zijn uit het Oostblok. Het omvat namelijk vier mannelijke daders waarvan bekend is dat twee uit het Oostblok komen (lees: Litouwen), 23 en 24 jaar oud zijn en geen vaste woon- of verblijfplaats hebben in Nederland. Uit de aanvullende literatuurstudie komt naar voren dat de daders die gps-systemen uit landbouwvoertuigen stelen veelvuldig van voertuig, verblijfplaats en land wisselen om zodoende onder de radar te blijven. Hiertoe maken ze onder andere gebruik van huurvoertuigen en verblijven ze vaak op vakantieparken.

Tot slot geldt voor zowel degenen die slachtoffer zijn geworden van e-bikediefstal als van diefstal van gps-systemen dat zij hier financiële en/of praktische schade van ondervinden. Financiële schade uit zich vaak in het opnieuw moeten kopen van een e-bike of gps-systeem en/of het niet door de verzekering vergoed krijgen van de schade. De praktische schade heeft veelal te maken met het feit dat het middel waar de eigenaar afhankelijk van is vanwege uit te voeren werkzaamheden, een ziekte of beperking, is verdwenen. Ten aanzien van gps-systemen betekent dit dat loonbedrijven hun bedrijfsvoering tijdelijk moeten stilzetten, terwijl een individu met een beperking (zoals een longziekte) zich minder makkelijk kan verplaatsen door het gemis van een e-bike. Verder blijkt dat slachtoffers van e-bikediefstal ook emotionele schade ondervinden, omdat zij door slachtofferschap bijvoorbeeld minder goed kunnen slapen. Dit wilt overigens niet zeggen

dat slachtoffers van diefstal van gps-systemen geen emotionele schade ondervinden, maar dit is niet naar voren gekomen uit de analyse van mediaberichten.

5.3 (Kansen voor) de aanpak

Op basis van de stappen in het barrièremodel kan geconcludeerd worden dat in Nederland al het een en ander wordt gedaan om diefstal van goederen door mobiele bendes tegen te gaan. Zo worden de Nederlandse politie en KMar in kennis gesteld door politie uit andere landen dat mobiele dadergroepen naar Nederland komen, zorgt het ANPR-systeem ervoor dat de politie een melding ontvangt wanneer een in het politiesysteem geregistreerd voertuig langs ANPR-camera's rijdt, maakt het GIO het voor winkeliers binnen een branche mogelijk om onderling informatie te delen en worden via het GIO direct aangiftes en beelden gedeeld met de politie, maakt een Track and Trace-systeem het mogelijk om gestolen goederen te volgen en biedt het DOR de mogelijkheid om te controleren of goederen als gestolen geregistreerd staan. Toch zijn deze aanpakvormen niet afdoende om mobiele bendes vaker preventief aan te pakken en op heterdaad aan te houden. Om de aanpak te verbeteren, is het belangrijk dat de *security awareness* wordt vergroot. Dit kan bijvoorbeeld door eigenaren van vakantieparken, horecamedewerkers en medewerkers in andere branches mee te nemen in signalen die kunnen duiden op mobiel banditisme. Vervolgens moet een protocol of systeem bedacht worden waar zowel burgers, ondernemers als overheidsorganisaties hun signalen kwijtkunnen. Dit kan bijvoorbeeld een app zijn waarin ook handelingsperspectieven komen te staan zodat iedere partij weet wat te doen. Dit moet zowel preventief meerwaarde hebben als dat het de heterdaadkracht versterkt om mobiel banditisme tegen te gaan.

5.4 Naar een pilot

De resultaten uit dit onderzoek kunnen als input dienen voor een pilot die zich richt op de aanpak c.q. het terugdringen van e-bikediefstal en diefstal van gps-systemen. Het onderzoek geeft namelijk goed zicht op hotspots in het land waar relatief veel sprake is van e-bikediefstal en diefstal van gps-systemen. Ook wijst met name de literatuur op de betrokkenheid van mobiele bendes bij deze diefstallen. Het gaat om mobiele bendes die zich gedurende hun periode in Nederland snel en vaak verplaatsen, en die allerlei vermogensdelicten plegen zoals e-bikediefstal en diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen. De manier van werken binnen de overheid sluit tot dusverre niet aan op de werkwijze van de mobiele bendes. Zo reiken de bevoegdheden van gemeentelijke bestuurders bijvoorbeeld niet verder dan de eigen gemeentegrenzen. Dit zorgt ervoor dat het voor Nederlandse gemeenten moeilijk is om mobiele bendes te ontmoedigen, tegen te houden en aan te pakken, waardoor ze ongrijpbaar lijken. Daarom is het interessant om te bezien welke bestuurlijke mogelijkheden er zijn om hier beter in te slagen. Mogelijk geeft dit op termijn met terugwerkende kracht ook meer informatie over de omvang en aard van e-bikediefstal en diefstal van gps-systemen uit landbouwvoertuigen door mobiele bendes.

Op basis van het voorgaande is het idee ontstaan om gemeenten op de hoogte te brengen wanneer mobiele bendes in de nabije omgeving actief zijn. Een gemeente kan haar burgers en ondernemers dan waarschuwen en tijdig preventiemaatregelen inzetten. De vraag is echter hoe een dergelijk waarschuwingsmechanisme ingericht moet worden zonder dat het ondernemers in en inwoners van een gemeente bang maakt voor eventueel naderend onheil. In een pilot wordt hiervoor een rol toegekend aan buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) als "MoBa-informatiecoördinatoren". Het idee is om samen met de Landelijke Eenheid van de politie te verkennen of zij informatie kunnen krijgen van de Intel cel MoBa. Dit zou mogelijk kunnen via een bestaande of nog te ontwikkelen app. De boa's kunnen op basis van deze informatie de juiste partners binnen hun gemeenten informeren, alerteren en laten acteren om diefstal van e-bikes en gps-systemen uit landbouwvoertuigen te voorkomen. Denk hierbij aan buurtwhatsappgroepen en/of app-groepen van ondernemerscollectieven waar vaak ook een wijkagent in zit. Het delen van informatie gebeurt binnen de regels van de AVG. Daarnaast kunnen de MoBa-boa's andere gemeenten in de regio alerteren op naderende mobiele bendes. Dit idee gaat in een nader te bepalen gebied in Nederland – bij voorkeur gemeenten die uit deze studie als hotspots naar voren komen – getest worden.

Geraadpleegde bronnen

Wetenschappelijke literatuur

Akkermans, M., Kloosterman, R., Moons, E., Reep, C., & Tummers-van der Aa, M. (2022). *Veiligheidsmonitor 2021*. Den Haag: CBS.

Ham, T. van, Esseveldt, J. van & Ferwerda, H. (2018). *Mobiel banditisme. Opbrengsten van de verkennende fase van het onderzoeksprogramma Moba*. Arnhem: Bureau Beke.

Hendriks, R., Louwerse, K. & Tetteroo, E. (2016). *Agenda Fiets 2017-2020*. Utrecht: Tour de Force.

Kuppens, J., Wolsink, J., Esseveldt, J. van & Ferwerda, F. (2020). *Fietsdiefstal in Nederland. Van fenomeen naar aanpak*. Arnhem: Bureau Beke.

Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing (2019). Actieprogramma Veilig Ondernemen 2019-2022.

Siegel, D. (2013). *Mobiel banditisme. Oost- en Centraal-Europese rondtrekkende criminele groepen in Nederland*. Utrecht: Universiteit Utrecht.

Websites

Algemeen Dagblad (2020, 2 juli). *Bendes roven voor miljoenen aan gps-systemen uit landbouwvoertuigen*. Geraadpleegd via: <https://www.ad.nl/binnenland/bendes-roven-voor-miljoenen-aan-gps-systemen-uit-landbouwvoertuigen~a3e833121/>

Algemeen Dagblad (2020, 15 augustus). *Dieven azen op gps-apparatuur boeren Noord-Nederland: 30 meldingen in minder dan jaar*. Geraadpleegd via: <https://www.ad.nl/drenthe/dieven-azen-op-gps-apparatuur-boeren-noord-nederland-30-meldingen-in-minder-dan-jaar~a8572fb9/>

BN De Stem (2019, 8 mei). *Gps-dieven slaan heel gericht toe bij boeren*. Geraadpleegd via: <https://www.bndestem.nl/tholen/gps-dieven-slaan-heel-gericht-toe-bij-boeren~aec6f25a/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

CCV (n.b. a). *Mobiele bendes*. Geraadpleegd via: <https://hetccv.nl/onderwerpen/mobiele-bendes/>

CCV (n.b. b). *Taskforce Mobiel Banditisme*. Geraadpleegd via: <https://hetccv.nl/onderwerpen/mobiele-bendes/taskforce-mobiel-banditisme/>

Centrum Fietsdiefstal (n.d.). *Wat doe je met lokfietsen en weesfietsen?*. Geraadpleegd via: <https://centrumfietsdiefstal.nl/preventie/lok-en-weesfietsen>

De Gelderlander (2020, 25 januari). *Landbouwsector baalt: gps-dieven blijven hun slag slaan. 'Lastig op te lossen'*. Geraadpleegd via: <https://www.gelderlander.nl/home/landbouwsector-baalt-gps-dieven-blijven-hun-slag-slaan-lastig-op-te-lossen~ad3ed6a3/>

De Gelderlander (2021, 20 augustus). *Waarom criminelen vooral dure e-bikes in Oost-Nederland stelen: 'Rijden meer Gazelles in Polen dan hier'*. Geraadpleegd via: <https://www.gelderlander.nl/home/waarom-criminelen-vooral-dure-e-bikes-in-oost-nederland-stelen-rijden-meer-gazelles-in-polen-dan-hier~a65cfdb2/>

De Stentor (2019, 1 juni). *Gps-dieven slaan opnieuw toe op platteland, ditmaal bedrijven in de polder de dupe*. Geraadpleegd via: <https://www.destentor.nl/flevoland/gps-dieven-slaan-opnieuw-toe-op-platteland-ditmaal-bedrijven-in-de-polder-de-dupe~ae773237/>

De Stentor (2020, 4 juni). *GPS-dieven slaan opnieuw toe, nu op platteland Noordoostpolder*. Geraadpleegd via: <https://www.destentor.nl/noordoostpolder/gps-dieven-slaan-opnieuw-toe-nu-op-platteland-noordoostpolder~a0cea71b/>

De Stentor (2020, 4 juli). *'Schokkende' cijfers: bendes beroven boeren voor miljoenen aan gps-systemen, vooral in Oost-Nederland*. Geraadpleegd via: <https://www.destentor.nl/regio/schokkende-cijfers-bendes-beroven-boeren-voor-miljoenen-aan-gps-systemen-vooral-in-oost-nederland~ace70192/>

De Stentor (2021, 7 januari). *Offensief tegen diefstal peperdure gps-apparatuur in landbouw: markeren én registreren in app*. Geraadpleegd via: <https://www.destentor.nl/regio/offensief-tegen-diefstal-peperdure-gps-apparatuur-in-landbouw-markeren-en-registreren-in-app~ad26114e/>

De Volkskrant (2020, 23 september). *Waar zijn de zakkenrollers, stellers, helers en bedelaars gebleven?* Geraadpleegd via: <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/waar-zijn-de-zakkenrollers-stellers-helers-en-bedelaars-gebleven~bec6888c/>

Fietsersbond (2022, 3 oktober). *Bijna driekwart miljoen fiets- en e-bikes gestolen in 2021*. Geraadpleegd via: <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/bijna-driekwart-miljoen-fiets-en-e-bikes-gestolen-in-2021/>

Politie (2020, 30 juni). *Miljoenen euro's schade door diefstal GPS-apparatuur agrarische sector*. Geraadpleegd via: <https://www.politie.nl/nieuws/2020/juni/30/02-oost-nederland-miljoenen-euro-schade-door-diefstal-gps-apparatuur-agrarische-sector.html>

PZC (2020, 3 maart). *Zo gaan dieven gps-systemen te werk bij Zeeuws-Vlaamse boeren*. Geraadpleegd via: <https://www.pzc.nl/zeeuws-vlaanderen/zo-gaan-dieven-gps-systemen-te-werk-bij-zeeuws-vlaamse-boeren~a9c67d0b/>

Rijksoverheid (n.d.). *Fietsdiefstal tegengaan*. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/fietsdiefstal-tegengaan>

RTL Nieuws (2022, 7 februari). *22.500 e-bikes gestolen, kwart meer dan jaar eerder*. Geraadpleegd via: <https://www.rtlnieuws.nl/tech/e-bikes/artikel/5286340/aantal-aangifte-doen-gestolen-e-bike-fiets-elektrisch>

Bijlage 1 – Merken van de gestolen e-bikes (n=42.518)

Merk	n	%
Gazelle	9.866	23%
Sparta	3.443	8%
Stella	3.161	7%
Batavus	3.048	7%
Giant	1.707	4%
Koga	1.362	3%
Cortina	1.328	3%
Qwic	963	2%
Trek	961	2%
Victoria	605	1%
Vogue	548	1%
E-bike-to-go	504	1%
Cube	486	1%
Brinckers	406	1%
Kalkhoff	399	1%
Flyer	296	1%
AXA	282	1%
Amslod	268	1%
Urban Arrow	257	1%
Pegasus	240	1%
Union	219	1%
RIH	200	0%
Basil	182	0%
Cannondale	171	0%
EBIKE	161	0%
VanMoof	146	0%
Victee	140	0%
Riese & Müller	130	0%
Agu	125	0%
Bikkel	119	0%
Dutch ID	112	0%

Puch	112	0%
Sundvall	104	0%
Ortlieb	103	0%
Abus	100	0%
Bosch	99	0%
Treenergy	98	0%
Popal	85	0%
Talent	85	0%
Prophete	83	0%
Cross	80	0%
Hercules	78	0%
Multicycle	77	0%
Yepp	76	0%
HEMA	75	0%
New Looxs	73	0%
Fast Rider	68	0%
X-Tract	68	0%
Velo de Ville	66	0%
Beck	63	0%
Pointer	62	0%
Scott	62	0%
Keola	61	0%
Merida	59	0%
Babboe	57	0%
Haibike	56	0%
Kreidler	56	0%
BSP	52	0%
Peugeot	49	0%
Sinus	48	0%
Winora	48	0%
Altec	47	0%
Doppio	47	0%
Forza	47	0%
KTM	47	0%

Volkswagen	47	0%
ANWB	43	0%
Freebike	42	0%
Bobike	41	0%
Hollandia	40	0%
Knaap	39	0%
Bulls	38	0%
Votani	38	0%
Samsung	36	0%
Peper	35	0%
Willex	34	0%
B'Twin	33	0%
Super73	33	0%
Icycle	32	0%
Mobion	31	0%
Specialized	31	0%
Troy	31	0%
Swapfiets	30	0%
VanDijck	29	0%
Ghost	28	0%
Decathlon	27	0%
Pro e-bike	27	0%
Rivel	27	0%
Cumberland	26	0%
Katarga	26	0%
Devron	25	0%
Stromer	25	0%
Tounis	25	0%
Opel	24	0%
Prolithium	24	0%
Maxwell	22	0%
Oxford	22	0%
Raleigh	22	0%
Stokvis	22	0%

Pelikaan	21	0%
Van Raam	21	0%
Conway	20	0%
Kemp Starley	20	0%
Zyssler	20	0%
Mate	19	0%
Stevens	19	0%
Azor	18	0%
Dutchebike	18	0%
Sachs	18	0%
Spiked	18	0%
Renault	17	0%
Watt	17	0%
Apple	16	0%
Kettler	16	0%
E-bikez	15	0%
Leader	15	0%
MC	15	0%
Saxonette	15	0%
Vaude	15	0%
Avalon	14	0%
Concordia	14	0%
Human Nature	14	0%
Mercedes-Benz	14	0%
Mihatara	14	0%
Action	13	0%
Cordo	13	0%
Green-Team	13	0%
Gudereit	13	0%
Phatfour	13	0%
RAP	13	0%
TXED	13	0%
Dracat	12	0%
Matra	12	0%

Thule	12	0%
Adidas	11	0%
C&A	11	0%
E-Cult	11	0%
Lugano	11	0%
Rockrider	11	0%
Trelock	11	0%
Yamaha	11	0%
Zemo	11	0%
Overige ²⁵	1807	4%
Onbekend	4792	11%
Totaal	42.518	100%

25. Alle merken die minder dan tien keer voorkomen in de registraties, zijn onder de categorie "Overige" geschaard.

Bijlage 2 – Gemeenten waar e-bikes zijn gestolen (n=42.498)

Gemeente	Aantal gestolen e-bikes	Aantal inwoners	Gestolen e-bikes per 1.000 inwoners
Maastricht	1600	120227	13,31
Valkenburg aan de Geul	145	16365	8,86
Venlo	885	101988	8,68
Nijmegen	1364	177359	7,69
Zandvoort	132	17168	7,69
Enschede	1186	159732	7,42
Venray	314	43713	7,18
Gulpen-Wittem	100	14206	7,04
Roermond	408	58763	6,94
Heumen	108	16569	6,52
Deurne	210	32437	6,47
Hengelo	505	81049	6,23
Helmond	560	92627	6,05
Beesel	78	13450	5,80
Oss	479	92526	5,18
Valkenswaard	160	31221	5,12
Horst aan de Maas	215	42487	5,06
Sittard-Geleen	459	91743	5,00
Geldrop-Mierlo	199	40066	4,97
Tilburg	1080	221947	4,87
Eijsden-Margraten	125	25900	4,83
Asten	80	16817	4,76
Utrecht	1698	359370	4,72
Mook en Middelaar	37	7909	4,68
Vaals	45	10084	4,46
Gooise Meren	258	58524	4,41
Ede	516	118530	4,35
Nuenen	99	23702	4,18
Katwijk	260	65995	3,94
Haarlem	639	162543	3,93

Assen	269	68836	3,91
Bunschoten	86	22019	3,91
Hilversum	353	91235	3,87
Delft	397	103581	3,83
Zutphen	184	48111	3,82
Almelo	276	73132	3,77
Gouda	278	73681	3,77
Enkhuizen	69	18637	3,70
Schiedam	292	79279	3,68
Meerssen	67	18661	3,59
Weert	176	50011	3,52
Beverwijk	147	41863	3,51
Kerkrade	159	45442	3,50
Veenendaal	234	66912	3,50
Heemstede	96	27545	3,49
Amsterdam	3008	873338	3,44
Maasgouw	81	23947	3,38
Oldenzaal	107	31701	3,38
Heerlen	293	86936	3,37
Leudal	121	36045	3,36
Someren	64	19428	3,29
Vlaardingen	243	73924	3,29
Zeist	212	65043	3,26
Amersfoort	507	157462	3,22
Uden	136	42291	3,22
Beek	51	15875	3,21
Bloemendaal	74	23478	3,15
Eindhoven	739	235691	3,14
Veldhoven	141	45500	3,10
Stede Broec	67	21743	3,08
Roerdalen	62	20580	3,01
Gemert-Bakel	91	30760	2,96
De Bilt	128	43384	2,95
Pijnacker-Nootdorp	163	55674	2,93

Coevorden	103	35317	2,92
Noordwijk	126	44062	2,86
Ridderkerk	133	46671	2,85
Goirle	68	23952	2,84
Weesp	57	20445	2,79
Alkmaar	304	109896	2,77
Gennep	47	17035	2,76
Utrechtse Heuvelrug	137	49946	2,74
Leidschendam-Voorburg	209	76433	2,73
Woerden	144	52694	2,73
Westland	304	111382	2,73
Soest	128	46906	2,73
Doesburg	30	11064	2,71
Maassluis	91	33567	2,71
Leeuwarden	335	124481	2,69
Veere	58	21953	2,64
Alphen aan den Rijn	295	112587	2,62
Deventer	264	101236	2,61
Waddinxveen	79	30479	2,59
Vlissingen	114	44358	2,57
s-Gravenhage	1409	548320	2,57
Nieuwegein	164	63866	2,57
Echt-Susteren	81	31751	2,55
Hilvarenbeek	40	15698	2,55
Rijswijk	140	55220	2,54
Groningen	590	233273	2,53
Leiden	312	124093	2,51
Oirschot	47	18842	2,49
Ermelo	67	27016	2,48
Oudewater	25	10138	2,47
Stichtse Vecht	159	65108	2,44
Arnhem	396	162424	2,44
Leusden	74	30544	2,42
Rotterdam	1545	651631	2,37

Roosendaal	182	77200	2,36
Peel en Maas	102	43660	2,34
Cuijk	59	25404	2,32
Smallingerland	130	56040	2,32
Ijsselstein	78	33819	2,31
Loon op Zand	54	23504	2,30
Losser	52	22888	2,27
Texel	31	13656	2,27
Middelburg	111	48964	2,27
s-Hertogenbosch	344	155490	2,21
Den Helder	125	56582	2,21
Zaanstad	344	156901	2,19
Heerhugowaard	127	58387	2,18
Laarbeek	49	22805	2,15
Cranendonck	45	21001	2,14
Lisse	49	22982	2,13
Ouder-Amstel	30	14125	2,12
Diemen	66	31334	2,11
Wageningen	83	39635	2,09
Landgraaf	78	37262	2,09
Gorinchem	78	37410	2,09
Baarn	51	24792	2,06
Bergen	61	29715	2,05
Zoetermeer	255	125267	2,04
Brunssum	56	27670	2,02
Leiderdorp	55	27377	2,01
Eersel	39	19528	2,00
Goes	77	38594	2,00
Houten	99	50223	1,97
Zwijndrecht	88	44775	1,97
Beuningen	51	26157	1,95
Borne	46	23668	1,94
Beekdaelen	70	36065	1,94
Nederweert	33	17171	1,92

Hendrik-Ido-Ambacht	60	31258	1,92
Zwolle	248	129840	1,91
Hoorn	139	73619	1,89
Rheden	82	43525	1,88
Emmen	201	107024	1,88
Oegstgeest	47	25064	1,88
Schagen	87	46532	1,87
Barendrecht	90	48643	1,85
Haarlemmermeer	286	157789	1,81
Kampen	98	54474	1,80
Heemskerk	70	39191	1,79
Meerijstad	144	81647	1,76
Laren	20	11398	1,75
Voorschoten	45	25650	1,75
Bladel	36	20529	1,75
Apeldoorn	288	164781	1,75
Harderwijk	84	48726	1,72
Zevenaar	76	44096	1,72
Hof van Twente	59	35040	1,68
Lelystad	134	79811	1,68
Reusel-De Mierden	22	13127	1,68
Vlieland	2	1194	1,68
Oosterhout	94	56206	1,67
Tiel	70	41920	1,67
Hoogeveen	92	55603	1,65
Wijchen	68	41261	1,65
Boekel	18	10959	1,64
Teylingen	62	37791	1,64
Nijkerk	71	43600	1,63
Bernheze	51	31455	1,62
Lansingerland	101	63363	1,59
Renkum	50	31417	1,59
Bergen op Zoom	106	67514	1,57
Stein	39	24875	1,57

Uitgeest	21	13632	1,54
Son en Breugel	27	17552	1,54
Breda	281	184126	1,53
Best	46	30216	1,52
Boxtel	50	32973	1,52
Velsen	103	68617	1,50
Woudenberg	20	13639	1,47
Barneveld	87	59992	1,45
Winterswijk	42	29022	1,45
Alblasserdam	29	20136	1,44
Schouwen-Duiveland	49	34065	1,44
Simpelveld	15	10477	1,43
Almere	302	214715	1,41
Haaksbergen	33	24229	1,36
Hardenberg	83	61357	1,35
Amstelveen	122	90829	1,34
Castricum	48	36086	1,33
Dongen	35	26368	1,33
Boxmeer	39	29609	1,32
Albrandswaard	34	25814	1,32
Montfoort	18	13896	1,30
Bodegraven-Reeuwijk	45	35278	1,28
Putten	31	24365	1,27
Heusden	57	45005	1,27
Twenterand	42	33699	1,25
Overbetuwe	60	48214	1,24
Vught	39	31669	1,23
Heeze-Leende	20	16243	1,23
Montferland	43	36031	1,19
Altena	67	56352	1,19
Noord-Beveland	9	7581	1,19
Dordrecht	141	119115	1,18
Lopik	17	14456	1,18
Voorst	29	24790	1,17

Doetinchem	68	58270	1,17
Vijfheerenlanden	67	57829	1,16
Oldambt	44	38277	1,15
Berg en Dal	40	35010	1,14
Waalre	20	17544	1,14
Capelle aan den IJssel	76	67319	1,13
Voerendaal	14	12466	1,12
Wassenaar	30	26949	1,11
Scherpenzeel	11	10128	1,09
Ameland	4	3746	1,07
Nissewaard	91	85440	1,07
Duiven	26	25066	1,04
West Betuwe	52	51496	1,01
Huizen	41	41090	1,00
Elburg	23	23429	0,98
Oisterwijk	31	32373	0,96
Heiloo	23	24144	0,95
Rijssen-Holten	36	38204	0,94
Wierden	23	24538	0,94
Brielle	16	17439	0,92
Bergeijk	17	18754	0,91
Steenbergen	22	24310	0,90
Hillegom	20	22197	0,90
Etten-Leur	39	43869	0,89
Veendam	24	27417	0,88
Moerdijk	32	37185	0,86
Drechterland	17	19838	0,86
Sint Anthonis	10	11691	0,86
Eemnes	8	9362	0,85
Heerenveen	42	50650	0,83
Maasdriel	21	25452	0,83
Purmerend	67	81683	0,82
Mill en Sint Hubert	9	11004	0,82
Zaltbommel	24	29447	0,82

Brummen	17	20884	0,81
Aalsmeer	26	31991	0,81
Súdwest-Fryslân	73	89999	0,81
Hellendoorn	29	35932	0,81
Wormerland	13	16333	0,80
Druten	15	18991	0,79
Bunnik	12	15341	0,78
Sint-Michielsgestel	23	29498	0,78
Waalwijk	38	48815	0,78
Lingewaard	36	46822	0,77
Olst-Wijhe	14	18361	0,76
De Ronde Venen	34	44720	0,76
Krimpenerwaard	43	56622	0,76
Harlingen	12	15807	0,76
Landerd	12	15817	0,76
Halderberge	23	30430	0,76
Papendrecht	24	32171	0,75
Steenwijkerland	33	44341	0,74
Reimerswaal	17	22896	0,74
Grave	9	12486	0,72
Hellevoetsluis	29	40312	0,72
Sliedrecht	18	25597	0,70
Oldebroek	16	23760	0,67
Blaricum	8	11954	0,67
Meppel	23	34386	0,67
Raalte	25	37911	0,66
Hattem	8	12228	0,65
Wijdmeren	16	24463	0,65
Dinkelland	17	26606	0,64
Gilze en Rijen	17	26723	0,64
Dronten	26	42011	0,62
Ommen	11	18295	0,60
Langedijk	17	28335	0,60
Midden-Drenthe	20	33381	0,60

Midden-Groningen	36	60726	0,59
Waadhoeke	27	46149	0,59
Noordenveld	18	31214	0,58
Hollands Kroon	28	48583	0,58
Westerkwartier	36	63678	0,57
Buren	15	27009	0,56
Eemsdelta	25	45587	0,55
Weststellingwerf	14	26130	0,54
Stadskanaal	17	31754	0,54
Oude IJsselstreek	21	39346	0,53
Rucphen	12	23080	0,52
Landsmeer	6	11565	0,52
Oostzaan	5	9689	0,52
Geertruidenberg	11	21770	0,51
Noordoostpolder	24	47583	0,50
Nunspeet	14	28021	0,50
Rhenen	10	20203	0,49
Pekela	6	12176	0,49
Alphen-Chaam	5	10373	0,48
Zeewolde	11	22879	0,48
Koggenland	11	22940	0,48
Drimmelen	13	27325	0,48
Oost Gelre	14	29574	0,47
Tubbergen	10	21315	0,47
Medemblik	21	45165	0,46
Goeree-Overflakkee	23	50589	0,45
Woensdrecht	10	22028	0,45
Zuidplas	20	45064	0,44
Aalten	12	27120	0,44
Baarle-Nassau	3	6899	0,43
Hardinxveld-Giessendam	8	18413	0,43
Aa en Hunze	11	25399	0,43
De Friese Meren	22	51778	0,42
Dantumadeel	8	18943	0,42

Opmeer	5	12009	0,42
Terschelling	2	4870	0,41
Opsterland	12	29812	0,40
Hoeksche Waard	33	88047	0,37
Tietjerksteradeel	12	32060	0,37
Neder-Betuwe	9	24648	0,37
Midden-Delfland	7	19414	0,36
West Maas en Waal	7	19581	0,36
Tynaarlo	12	33978	0,35
Westervoort	5	15014	0,33
Epe	11	33198	0,33
Noardeast-Fryslân	15	45481	0,33
Lochem	11	33948	0,32
Borger-Odoorn	8	25598	0,31
Terneuzen	17	54463	0,31
Bergen (L)	4	13108	0,31
Sluis	7	23166	0,30
Kaag en Braassem	8	27541	0,29
Hulst	8	27575	0,29
Culemborg	8	29121	0,27
Het Hogeland	13	47834	0,27
Tholen	7	26085	0,27
Westerwolde	7	26215	0,27
Westerveld	5	19661	0,25
Achtkarspelen	7	27900	0,25
Nieuwkoop	7	29151	0,24
Urk	5	21227	0,24
Kapelle	3	12882	0,23
Waterland	4	17312	0,23
Bronckhorst	8	36087	0,22
Wijk bij Duurstede	5	23925	0,21
Berkelland	9	43846	0,21
Zundert	4	21988	0,18
Dalfsen	5	28901	0,17

Uithoorn	5	30206	0,17
De Wolden	4	24374	0,16
Molenlanden	6	44130	0,14
Westvoorne	2	14900	0,13
Zwartewaterland	3	22823	0,13
Zoeterwoude	1	8843	0,11
Heerde	2	18776	0,11
Edam-Volendam	3	36268	0,08
Ooststellingwerf	1	25464	0,04

Bijlage 3 – Gemeenten waar gps-systemen uit landbouwvoertuigen zijn gestolen (n=362)

Gemeente	Aantal diefstallen van gps-systemen	Aantal inwoners	Aantal diefstallen van gps-systemen per 1.000 inwoners
Noordoostpolder	39	47583	0,82
Sluis	16	23166	0,69
Dronten	28	42011	0,67
Zeewolde	14	22879	0,61
Baarle-Nassau	2	6899	0,29
Hollands Kroon	13	48583	0,27
Sint Anthonis	3	11691	0,26
Bladel	5	20529	0,24
Moerdijk	9	37185	0,24
Steenbergen	5	24310	0,21
Boekel	2	10959	0,18
Elburg	4	23429	0,17
Pekela	2	12176	0,16
Reusel-De Mierden	2	13127	0,15
Midden-Drenthe	5	33381	0,15
Leudal	5	36045	0,14
Goeree-Overflakkee	7	50589	0,14
Geertruidenberg	3	21770	0,14
Zundert	3	21988	0,14
Aa en Hunze	3	25399	0,12
Staphorst	2	17261	0,12
Tholen	3	26085	0,12
Hoeksche Waard	10	88047	0,11
Lelystad	9	79811	0,11
Bronckhorst	4	36087	0,11
Waadhoeke	5	46149	0,11
Oirschot	2	18842	0,11
Dalfsen	3	28901	0,10
Boxmeer	3	29609	0,10

Halderberge	3	30430	0,10
Alphen-Chaam	1	10373	0,10
Valkenswaard	3	31221	0,10
Brummen	2	20884	0,10
Horst aan de Maas	4	42487	0,09
Mill en Sint Hubert	1	11004	0,09
Doesburg	1	11064	0,09
Schouwen-Duiveland	3	34065	0,09
Laren	1	11398	0,09
Laarbeek	2	22805	0,09
Borsele	2	22818	0,09
Oss	8	92526	0,09
Coevorden	3	35317	0,08
Het Hogeland	4	47834	0,08
Opmeer	1	12009	0,08
Voorst	2	24790	0,08
Stein	2	24875	0,08
Borger-Odoorn	2	25598	0,08
West Betuwe	4	51496	0,08
Terneuzen	4	54463	0,07
Wijchen	3	41261	0,07
Altena	4	56352	0,07
Uden	3	42291	0,07
Peel en Maas	3	43660	0,07
Zevenaar	3	44096	0,07
Leusden	2	30544	0,07
Hilvarenbeek	1	15698	0,06
Landerd	1	15817	0,06
Deurne	2	32437	0,06
Twenterand	2	33699	0,06
Ommen	1	18295	0,05
Olst-Wijhe	1	18361	0,05
Rijssen-Holten	2	38204	0,05
Westerveld	1	19661	0,05

Oude Ijsselstreek	2	39346	0,05
Roerdalen	1	20580	0,05
Cranendonck	1	21001	0,05
Veere	1	21953	0,05
Woensdrecht	1	22028	0,05
Reimerswaal	1	22896	0,04
Oldebroek	1	23760	0,04
Wijk bij Duurstede	1	23925	0,04
De Wolden	1	24374	0,04
Deventer	4	101236	0,04
Eijsden-Margraten	1	25900	0,04
Weststellingwerf	1	26130	0,04
Beuningen	1	26157	0,04
Westerwolde	1	26215	0,04
Buren	1	27009	0,04
Ermelo	1	27016	0,04
Meerijstad	3	81647	0,04
Drimmelen	1	27325	0,04
Hulst	1	27575	0,04
Achtkarspelen	1	27900	0,04
Winterswijk	1	29022	0,03
Nieuwkoop	1	29151	0,03
Opsterland	1	29812	0,03
Midden-Groningen	2	60726	0,03
Hardenberg	2	61357	0,03
Gemert-Bakel	1	30760	0,03
Echt-Susteren	1	31751	0,03
Lochem	1	33948	0,03
Berg en Dal	1	35010	0,03
Hof van Twente	1	35040	0,03
Hellendoorn	1	35932	0,03
Beekdaelen	1	36065	0,03
Raalte	1	37911	0,03
Oldambt	1	38277	0,03

Roosendaal	2	77200	0,03
Venray	1	43713	0,02
Berkelland	1	43846	0,02
Etten-Leur	1	43869	0,02
Steenwijkerland	1	44341	0,02
Súdwest-Fryslân	2	89999	0,02
Overbetuwe	1	48214	0,02
Harderwijk	1	48726	0,02
Waalwijk	1	48815	0,02
Weert	1	50011	0,02
s-Hertogenbosch	3	155490	0,02
Smallerland	1	56040	0,02
Oosterhout	1	56206	0,02
Doetinchem	1	58270	0,02
Barneveld	1	59992	0,02
Stichtse Vecht	1	65108	0,02
Emmen	1	107024	0,01
Ede	1	118530	0,01
Zwolle	1	129840	0,01
Haarlemmermeer	1	157789	0,01
Apeldoorn	1	164781	0,01
Tilburg	1	221947	0,00
Groningen	1	233273	0,00

Bureau Beke

Turfstraat 1
6811 HL Arnhem
T 026 443 86 19
info@beke.nl



bureaubeke.nl