



Huurvoertuigen over de grens

Europese lessen met betrekking
tot de aanpak van het gebruik
van huurmotorvoertuigen
voor criminele doeleinden

Marjolein Nillessen
Henk Ferwerda

Beke *reeks*

Huurvoertuigen over de grens



Huurvoertuigen over de grens

Europese lessen met betrekking
tot de aanpak van het gebruik
van huurmotorvoertuigen
voor criminele doeleinden

Marjolein Nillessen
Henk Ferwerda

Beke *reeks*

Colofon

In opdracht van

Ministerie van Justitie en Veiligheid

Vormgeving

Marcel Grotens (Bureau Beke)

Marjolein Nillessen en Henk Ferwerda

Huurvoertuigen over de grens

**Europese lessen met betrekking tot de aanpak van het gebruik van
huurmotorvoertuigen voor criminele doeleinden**

ISBN

978-94-92255-63-1

© 2023 Ministerie van Justitie en Veiligheid. Auteursrechten voorbehouden. Voor deze publicatie is licentie verleend aan Bureau Beke.

Inhoud

	Voorwoord	7
1	Introductie	9
1.1	Achtergrond en aanleiding	11
1.2	Doelen en onderzoeksvragen	12
1.3	Methoden	12
1.4	Leeswijzer	14
2	Oplossingsrichtingen uit het buitenland	15
2.1	Problemen in het buitenland	15
2.2	Oplossingsrichtingen per land	17
2.2.1	Verenigd Koninkrijk	17
2.2.2	Frankrijk	20
2.2.3	België	20
2.2.4	Duitsland	23
2.2.5	Malta	24
2.2.6	Overige Europese landen	25
2.2.7	Mondiale lessen	26
2.3	Resumé	28
3	Leren van de Nederlandse praktijk	32
3.1	Huidige aanpak	32
3.1.1	Aanpak bonafide autoverhuurbedrijven	33
3.1.2	Aanpak malafide autoverhuurbedrijven	35
3.1.3	Aanpak meerlaagse netwerken van facilitators	38
3.2	Resumé	39
4	Conclusies en slotbeschouwing	42
4.1	Lessen uit het buitenland	43
4.2	Lessen uit de Nederlandse praktijk	44
4.3	Slotbeschouwing	45

5	Summary	48
5.1	Foreign lessons	49
5.2	Lessons from Dutch experiences	50
5.3	Concluding remarks	51
	Geraadpleegde bronnen	54
	Bijlagen	
	Bijlage 1 – Basis format Europese uitvraag	58
	Bijlage 2 – Met dank aan	60
	Bijlage 3 – Tips voor autoverhuurbranche	62
	Bijlage 4 – Overzicht buitenlandse oplossingsrichtingen	64

Voorwoord

In 2019 concludeerden wij in het onderzoek ‘Criminelen achter het stuur’ dat criminelen calculerend en systematisch gebruik maken van huurmotorvoertuigen en daarmee bestaande legale constructies misbruiken. Minister Yeşilgöz-Zegerius, van Justitie en Veiligheid, heeft aangekondigd de aanpak van het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen te willen versterken. In opdracht van de minister voerden wij onderhavig onderzoek uit waarin we beschrijven hoe andere EU-lidstaten omgaan met dit probleem en welke oplossingsrichtingen interessant zouden kunnen zijn voor de Nederlandse aanpak. Aanvullend tekenen wij op welke lessen we kunnen trekken uit de huidige Nederlandse praktijk.

Wij hadden het onderzoek dat aan deze publicatie ten grondslag ligt niet kunnen uitvoeren zonder de medewerking van verschillende partijen. In dit voorwoord willen wij hen daarvoor graag bedanken.

Ten eerste gaat onze dank uit naar de politie en Dienst Wegverkeer (RDW) voor het uitzetten van Europese uitvragen via de netwerken EU-EMPACT en E-Reg en het meedenken over de dataverzameling binnen Europa.

In de tweede plaats willen wij graag de 43 respondenten bedanken uit zowel het binnen- als buitenland voor het delen van hun kennis, ervaring, relevante documenten en contacten met betrekking tot de aanpak van dit fenomeen. Respondenten vertegenwoordigden verschillende private en publieke partijen waaronder de politie (landelijke en lokale eenheden), ministeries en departementen, autoverhuur brancheverenigingen en autoriteiten verantwoordelijk voor het registreren van voertuigen en rijbewijzen. Met dank aan deze respondenten hebben we informatie over de volgende landen mee kunnen nemen in het onderzoek: België, Denemarken, Duitsland, Estland, Frankrijk, Gibraltar, Griekenland, Hongarije, IJsland, Isle of Man, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Nederland, Roemenië, Servië, Tsjechië, Verenigd Koninkrijk, Zweden en Zwitserland.

Ten slotte, maar niet in de laatste plaats, danken wij de relevante beleidsmedewerkers van het ministerie van Justitie en Veiligheid voor het meedenken en tegenlezen. Wij hopen dat de opgedane lessen uit Europa en de Nederlandse praktijk bijdragen aan de versterking van het Nederlandse beleid tegen het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele doeleinden.

Namens het onderzoeksteam,
Marjolein Nillessen en Henk Ferwerda

1

Introductie

*“Doel van beleid is druk bij criminelen opvoeren en barrières opwerpen.”
– Respondent*

NOS: Duitse autoverhuurders weigeren Nederlandse klanten¹

“Verschillende Duitse autoverhuurbedrijven willen geen snelle en dure auto’s meer verhuren aan Nederlanders. Dat blijkt uit onderzoek van Omroep Brabant. Sommige verhuurders wijten het aan een verzekeringskwestie, anderen zeggen dat de luxe auto’s “slechte mensen” trekken.

Aanleiding voor de rondgang is het ongeluk in Oud Gastel vorige week, waarbij een 27-jarige man in een gehuurde Mercedes uit het Duitse Aken een ongeval veroorzaakte waarbij twee vrouwen en twee kinderen omkwamen.

De omroep sprak onder andere met de eigenaar van Aero Rent in Rastatt. Bij hem zijn Nederlanders niet welkom. “Een Nederlander die aangeeft zinloos heen en weer te willen rijden met de auto, soms helemaal naar Marokko en terug, wie kan daar naar eer en geweten mee instemmen? Sportwagenverhuur trekt veel slechte mensen aan”, zegt hij.

Ook noemt de Duitser het vervoer van “drugs en geld” in de grensregio als reden om extra voorzichtig te zijn.

Volgens de omroep krijgen Duitse autoverhuurbedrijven veel verzoeken uit Nederland. Drie van de bedrijven die Omroep Brabant sprak, verhuren niet meer aan Nederlanders. “Het is een verzekeringskwestie”, aldus een medewerker van Supercar Performance in Langenfeld, waar je naast een Volkswagen Golf ook

een Corvette en een Audi R8 kan huren. Onzin volgens Aero Rent. “Met de verzekering heeft het niks te maken, dat zeggen mijn collega’s om iemand beleefd af te wijzen”, aldus een medewerker.

Nederlandse verhuurbedrijven zeggen dat het vaak aantrekkelijk is om in Duitsland te huren omdat contante betalingen daar gangbaarder zijn en snelle sportwagens er vaak goedkoper zijn.”

1.1 Achtergrond en aanleiding

In 2019 deed Bureau Beke, in opdracht van ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV), Directoraat-Generaal Politie en Veiligheidsregio’s, onderzoek naar de aard en omvang van het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele activiteiten. De onderzoeksvraag luidde: Worden huurmotorvoertuigen aangewend voor criminele activiteiten en zo ja, wat zijn de aard en omvang van het probleem? Hierbij ging het in bijzonder om ondermijnende vormen van criminaliteit. We concludeerden dat de autoverhuurbranche kwetsbaar is voor misbruik door criminelen en dat onder- en bovenwereld hier onwenselijk verweven zijn. Criminelen maken calculerend en systematisch gebruik van huurmotorvoertuigen voor uiteenlopende vormen van criminaliteit. Het gebruik van huurmotorvoertuigen is voordelig voor criminelen omdat 1) ze nu eenmaal een vervoersmiddel nodig hebben, 2) het hen anonimiteit biedt en 3) een gehuurd voertuig hen niet persoonlijk afgepakt kan worden. Wegens niet beschikbare, eenduidige en betrouwbare cijfers konden wij destijds niet exact vaststellen wat de omvang van dit probleem is. Wel kon geconcludeerd worden dat huurmotorvoertuigen om diverse redenen veelvuldig voorkomen in politie-informatie en in opsporingsonderzoeken naar ernstige misdrijven en ondermijnende vormen van criminaliteit (Van Leiden et al., 2019).

Mede naar aanleiding van dit onderzoek heeft JenV het voornemen de aanpak van het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele doeleinden te versterken. Het is zaak barrières op te werpen waardoor het voor criminelen lastiger en onaantrekkelijker is gebruik te maken van huurmotorvoertuigen. De RDW is verzocht de mogelijkheden te onderzoeken ten aanzien van het registreren van huurders en bestuurders van huurmotorvoertuigen in het kentekenregister. Op dit moment staat enkel de verhuurmaatschappij als tenaamgestelde geregistreerd in dit register. Door het linken van de huurder aan het kenteken van het huurmotorvoertuig zou het anonieme karakter van deze overeenkomst verdwij-

nen. Op 4 juli 2022 stelde de minister JenV, Yeşilgöz-Zegerius, de Tweede Kamer middels een kamerbrief² op de hoogte van de ontwikkelingen. De RDW concludeerde dat het opnemen van huurders en bestuurders in de kentekenregistratie technisch gezien haalbaar is via een nieuwe erkenning door de RDW. Het gaat dan om een tijdelijke, extra tenaamstelling in het kentekenregister. De RDW werkte drie scenario's uit:

Drie scenario's voor registratie

Scenario 1: *Optionele deelname aan de erkenning.* Verhuurbedrijven kunnen kiezen of ze deelnemen aan de erkenning. Wanneer de verhuurbedrijven deelnemen hebben ze de verplichting om alle huurtransacties en bijhorende bestuurders met een huurperiode korter dan 13 weken en contracten zonder einddatum te registreren bij de RDW.

Scenario 2: *Verplichte deelname aan de erkenning (beperkte variant).* De registratieplicht geldt voor verhuurders die motorvoertuigen verhuren voor een huurperiode korter dan 13 weken en voor contracten zonder einddatum.

Scenario 3: *Verplichte deelname aan de erkenning (zwaardere variant).* Verhuurders moeten alle huurtransacties en bijhorende bestuurders registreren bij de RDW, ongeacht de lengte van de huurperiode.

Als het gaat om het effectief bestrijden van criminaliteit is variant 3 – de verhuurder moet alle huurtransacties en bijbehorende bestuurders registreren bij de RDW – de beste variant. Daarmee worden alle criminele huurders en bestuurders uit de anonimiteit gehaald en wordt ook een barrière opgeworpen voor malafide verhuurders.

Voor de uitvoering van de registratieplicht is nog een aantal vragen onbeantwoord met betrekking tot de proportionaliteit en effectiviteit van de maatregel. Dit betreft vragen zoals: kan een minder zware maatregel niet hetzelfde doel bereiken? Kan voldaan worden aan de privacyregels en zuiverheid van de registratie? Is de administratieve last voor verhuur- en deelautobedrijven niet te groot? Kan er sprake zijn van een waterbedeffect waardoor criminelen in het buitenland gaan huren? Momenteel worden deze vragen met betrekking tot scenario 3 in opdracht van de minister nader uitgewerkt in nauwe samenwerking met het veld, privacy-experts en deelauto-aanbieders.

1.2 Doelen en onderzoeksvragen

Naast de verkenning van de proportionaliteit en effectiviteit van scenario 3 wil de minister laten onderzoeken hoe andere EU-lidstaten met de problematiek van criminaliteit met huurmotorvoertuigen omgaan. Doet men bijvoorbeeld iets met een verplichte erkenning dan wel komen er andere – voor de aanpak – interessante oplossingsrichtingen naar voren. Aan Bureau Beke is gevraagd dit onderzoek uit te voeren en is de volgende onderzoeksvraag gesteld:

Hoe gaan andere EU-lidstaten om met het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele doeleinden en welke buitenlandse oplossingsrichtingen zijn er in het buitenland die ook interessant kunnen zijn voor de Nederlandse aanpak?

1.3 Methodes

In deze publicatie presenteren we voor ons land mogelijke interessante aanpakken uit het buitenland om het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele doeleinden terug te dringen. Ter beantwoording van de onderzoeksvraag is een combinatie van deskresearch, interviews en documentanalyse toegepast. Hieronder schetsen we de onderzoeksmethodes.

Deskresearch

Op basis van open bronnen (*Google Scholar*) en (grijze) literatuur hebben we een inventarisatie gemaakt van de (eventuele) aanpak in EU-lidstaten. We hebben ons daarbij gericht op de afgelopen vijf jaar en gebruikten combinaties van de volgende zoektermen: huurvoertuigen, huurauto's, autoverhuur, criminaliteit, georganiseerde misdaad en Engelstalige equivalenten daarvan.

Interviews

In ons land hebben we experts benaderd die ook mogelijk zicht hebben op de aanpak in het buitenland dan wel die ons in contact konden brengen met experts in Europese landen. We zijn in gesprek gegaan met zowel lokale als internationale experts over de problematiek en aanpak in eigen land en het buitenland. Gesprekken vonden plaats middels mailinterviews en interviews via Microsoft Teams (MS Teams). Daarnaast hebben we een uitvraag gedaan via bestaande netwerken van de politie (*EU-EMPACT*³) en de RDW (*EReg*⁴), en op eigen initiatief naar alle leden van Leaseurope⁵. Deze uitvraag bestond uit een aantal vragen met betrekking tot de aanpak van de problematiek in eigen land en kennis over aanpak elders. Een basis format van de uitvragen en (mail)interviews is te vinden

in Bijlage 1. Middels *snowballing* hebben we contactpersonen telkens gevraagd of zij in eigen land dan wel in het buitenland beschikten over andere relevante contactpersonen en documenten. Dit heeft erin geresulteerd dat we in kader van onderhavig onderzoek in contact zijn gekomen met 43 experts⁶ uit 20 landen. Uiteindelijk hebben we informatie vergaard over 21 EU-lidstaten.⁷ In tabel 1 is een overzicht gemaakt van de gesproken experts per land. De totale respondentenlijst is te vinden in Bijlage 2.

Tabel 1 – Nationaliteiten van gesproken experts per uitvraag⁸

MS Teams interviews	Mailinterviews	EU-EMPACT	EReg	Leaseurope
Nederland (8)	België (3)	België	België	Denemarken
Verenigd Koninkrijk	Duitsland	Duitsland	Duitsland	Duitsland
	Nederland	Griekenland	Estland	Estland
	Verenigd Koninkrijk	Malta	Gibraltar	Litouwen
		Servië	Hongarije	Tsjechië
		Zwitserland	IJsland	Zweden
			Isle of Man	Zwitserland
			Letland	
			Litouwen	
			Luxemburg	
			Nederland	
			Roemenië	
			Verenigd Koninkrijk	
			Zweden	
			Zwitserland	

Documentanalyse

Tot slot hebben we een documentanalyse gedaan op relevante officiële documenten verkregen vanuit de eerste twee onderzoeksmethoden. De officiële documenten betreffen beleidsstukken en documenten met betrekking tot wet- en regelgeving.

1.4 Leeswijzer

In het hiernavolgende hoofdstuk 2 staan de oplossingsrichtingen vanuit het buitenland beschreven. Hierin tekenen we op welke lessen we kunnen trekken uit de aanpak van EU-lidstaten. Vervolgens gaat hoofdstuk 3 in op de ontwikkeling en focus van de (actuele) Nederlandse aanpak. De publicatie besluit met een conclusie en slotbeschouwing in hoofdstuk 4 (Nederlandstalig) en hoofdstuk 5 (Engelstalig)⁹. Deze laatste hoofdstukken zijn tevens te lezen als samenvatting.

Eindnoten

1. NOS, 2022.
2. Brief van de Minister van Justitie en Veiligheid van 4 juli 2022, 4030167. Aanpak gebruik huurauto's voor criminele doeleinden.
3. EMPACT (European Multidisciplinary Platform Against Criminal Threats) is initiatief van EU-lidstaten om dreigingen vanuit georganiseerde en zware internationale criminaliteit te identificeren, prioriteren en aan te pakken.
4. EReg (Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities) ondersteunt autoriteiten verantwoordelijk voor registratie van motorvoertuigen en rijbewijzen bij het ontwikkelen van (registratie)beleid en het implementeren hiervan.
5. Leaseurope (European Federation of Leasing Company Associations) is een overkoepelend orgaan dat nationale vertegenwoordigers van onder andere autoverhuurbedrijven verenigt.
6. In totaal hebben we 9 experts gesproken via MS Teams interviews, 6 via mailinterviews en 28 via de Europese uitvragen.
7. In kader van het onderzoek zijn we in contact gekomen met experts uit 20 EU-lidstaten. Tijdens één van de gesprekken zijn we geattendeerd op beleid in Frankrijk. Ondanks dat we in het kader van het onderzoek geen Franse expert gesproken hebben, hebben we wel onderzoek gedaan naar Frans beleid en relevante documenten. Samenvattend hebben we over 21 EU-lidstaten informatie vergaard.
8. Een nationaliteit per cel representeert één individuele expert. Indien per uitvraag met meer individuen uit één land is gesproken staat het aantal gesproken experts tussen haakjes.
9. Vanwege het internationale karakter van het onderzoek en om de respondenten buiten Nederland en Vlaanderen ook een terugkoppeling te kunnen geven voorziet deze publicatie ook van een Engelstalige samenvatting.

2

Oplossingsrichtingen uit het buitenland

Zoals eerder in deze publicatie beschreven laat minister Yeşilgöz-Zegerius momenteel de mogelijkheid onderzoeken tot het verplichten van de verhuurder alle huurtransacties en bijbehorende bestuurders te registreren bij de RDW (scenario 3). Aanvullend voerde Bureau Beke in opdracht van de minister onderhavig onderzoek naar aanpak van crimineel gebruik van huurmotorvoertuigen in EU-lidstaten uit. Enerzijds om een mogelijke uitwerking van de registratieplicht te optimaliseren, anderzijds komen uit dit onderzoek mogelijk andere – voor de Nederlandse aanpak – interessante oplossingsrichtingen naar voren. In huidige hoofdstuk beschrijven we de oplossingsrichtingen zoals naar voren gekomen in de interviews met (inter)nationale experts en deskresearch. Het hoofdstuk start met een beschrijving van de problematiek in het buitenland. Vervolgens tekenen we op welke landen in Europa actief beleid voeren tegen dit fenomeen en welke lessen we daaruit kunnen trekken. Vanuit de deskresearch zijn verschillende voorbeelden van buiten Europa naar voren gekomen. Om ons niet te limiteren tot enkel lessen uit Europa tekenen we ook deze mondiale lessen op. Het hoofdstuk besluit met een resumé.

2.1 Problemen in het buitenland

Op basis van de verzamelde data kan geconcludeerd worden dat het crimineel gebruik van huurmotorvoertuigen zich niet limiteert tot de Nederlandse grenzen. Het fenomeen komt in heel Europa voor en is grensoverschrijdend. Criminelen passeren gemakkelijk landsgrenzen in het gehuurde voertuig zonder dat zij tegen worden gehouden door grenscontroles. Het Schengenverdrag¹ voorziet hierin. Ook in het buitenland lijken de voordelen van het gebruik van huurmotorvoertuigen, zoals wij in het rapport van 2019 optekenden (Van Leiden et al., 2019), te gelden. Het gebruik van een gehuurd voertuig dat anonimiteit biedt

en niet persoonlijk kan worden afgepakt blijkt ook elders in Europa aantrekkelijk voor criminelen. In datzelfde rapport toonden wij aan dat huurmotorvoertuigen in Nederland vooral gebruikt worden voor vormen van ondermijnende criminaliteit zoals witwassen en het transporteren van illegale goederen zoals drugs, wapens en geld. In mindere mate bleken de voertuigen te worden ingezet voor criminele activiteiten als terroristische acties en liquidaties. Blijkens diverse bronnen lijkt de inzet van huurmotorvoertuigen elders in Europa met name voor te komen bij druggerelateerde criminaliteit en terroristische acties. Het gebruik van gehuurde voertuigen als wapen (VAW) tijdens terroristische acties in Nice (2016), Londen (2017) en Barcelona (2017) heeft aandacht getrokken van EU-lidstaten voor dit fenomeen.

Vehicles as Weapons (VAW)

Jaarlijks vieren de Fransen op 14 juli de bestorming van de Bastille, dat in 1789 het startsein gaf van de Franse Revolutie. Volgens traditie wordt in iedere plaats vuurwerk afgestoken. Tijdens de viering in 2016 verstoort een vrachtwagen de feestelijkheden in Nice door in te rijden op het naar de vuurwerkshow kijkende publiek. De actie resulteerde in 86 doden en meer dan 200 gewonden. Toenmalige Franse president Hollande stelde dat de dader verboden was aan terroristische groeperingen. Naderhand claimde IS de verantwoordelijkheid voor de aanslag.²

De aanslag in Nice is onderdeel van een reeks aanslagen waarbij daders gebruik maakten van huurmotorvoertuigen. De gebeurtenissen zetten verschillende landen, zoals het Verenigd Koninkrijk³ en Spanje⁴, aan tot het ontwikkelen van maatregelen tegen de inzet van huurmotorvoertuigen als wapen.

Geraadpleegde experts verwachten dat criminelen de komende jaren binnen Europa in groeiende mate gebruik zullen maken van huurmotorvoertuigen. Zij benoemen hierin twee belangrijke ontwikkelingen. Enerzijds verwachten experts dat – mede als gevolg van initiatieven voor de verduurzaming van de (auto)mobiliteit⁵ – meer en meer consumenten de komende jaren zullen kiezen voor huurmotorvoertuigen als alternatief voor het een eigen auto. Met een groeiend aantal gebruikers groeit logischerwijs ook de kans op crimineel gebruik van de huurmotorvoertuigen. De aantrekkelijkheid van gehuurde voertuigen zal door meer consumenten, en dus ook criminelen, erkend worden. Anderzijds zien experts dat het huren van voertuigen steeds meer via online kanalen plaatsvindt. De gebruikelijke checks die verhuurders voorhanden hebben om te zorgen dat de

bevoegde persoon achter het stuur zit, zijn niet aangepast op deze nieuwe online kanalen. Tevens bereiden bestaande trainingen personeel niet standaard voor op het herkennen van verdachte signalen binnen de online omgeving. De complexiteit van het fenomeen vraagt om specifieke aanpak.

2.2 Oplossingsrichtingen per land

Middels verschillende uitvragen, (mail)interviews, deskresearch en documentanalyse hebben we informatie verzameld over buitenlandse initiatieven ter bestrijding van het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen. Een eerste constatering is dat binnen Europa de aanpak van dit fenomeen over het algemeen geen prioriteit heeft. De gesproken partijen geven unaniem aan de problematiek te (h)erkennen in eigen land, maar dat actief nationaal beleid ontbreekt of zich enkel richt op een symptoom of bepaald aspect van het fenomeen. Gesproken experts refereren meermaals naar Nederland als voorloper op dit gebied. In deze paragraaf geven we aandacht aan de landen waar, voor zover bekend, actief beleid gevoerd wordt tegen het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen.

2.2.1 Verenigd Koninkrijk

De betrokkenheid van huurmotorvoertuigen in de serie terroristische aanslagen in 2016 en 2017 was aanleiding voor nieuwe maatregelen in de Britse aanpak van het misbruik van huurmotorvoertuigen. In deze aanleiding ligt direct het verschil met de Nederlandse aanpak. Nederland vecht tegen de inzet van huurmotorvoertuigen voor criminele activiteiten, waarvan terroristische aanslagen er één van zijn. Het Verenigd Koninkrijk vecht tegen het gebruik van huurmotorvoertuigen als wapens, zogenaamde ‘rally attacks’.

Rental Vehicle Security Scheme (RVSS)

Naar aanleiding van de rally attacks heeft het Britse Department of Transport (DfT) opdracht gekregen passende aanpak te ontwikkelen. Op voorhand keurde de overheid registratieplicht voor autoverhuurbedrijven af, vanwege de extra administratieve last voor de verhuursector. Dit heeft uiteindelijk geleid tot de ontwikkeling van het RVSS in 2018. Het RVSS is een vrijwillige regeling voor autoverhuurbedrijven met een Code of Practice (CoP). Organisaties die aan RVSS willen deelnemen, moeten zich verbinden tot naleving van de 10 vereisten van de CoP⁶ en over een beveiligingsplan beschikken waaruit blijkt hoe dit is bereikt. Doel van RVSS is om autoverhuurbedrijven bewust(er) te maken van de veiligheidsrisico's en de gevolgen van ondermaats bedrijfsbeleid en onoplettendheid.

Bewust of niet, autoverhuurders kunnen namelijk een faciliterende rol innemen ten opzichte van het gebruik van huurmotorvoertuigen voor terroristische aanvallen.⁷ Met het gevolg van betrokkenheid bij terroristische aanslagen als alternatief speelt DfT hiermee in op het moreel besef van verhuurders. In groeiende mate beoogt DfT met RVSS nu ook andere criminele activiteiten aan te pakken zoals het gebruik van huurmotorvoertuigen bij 'county line' druggerelateerde criminaliteit⁸. Bedrijven die zich verbinden aan het RVSS laten zien dat zij diens Corporate Social Responsibility (CSR) en de publieke veiligheid serieus nemen. Reputatieschade als zijnde gevolg van betrokkenheid bij een criminele of terroristische activiteit zou volgens DfT immers voldoende motivatie zijn om dit te vermijden. Ter verhoging van de proactieve beveiligingscultuur in de autoverhuursector werkt DfT samen met de British Vehicle Rental Leasing Association (BVRLA), de branchevereniging voor Britse autoverhuurbedrijven. Zo zijn BVRLA leden verplicht zich aan te sluiten bij het RVSS. Aanvullend informeert BVRLA haar leden over (gevaren van) mogelijk misbruik van huurmotorvoertuigen middels (bewustwordings)trainingen en advertenties⁹. DfT schat dat ongeveer 50% van de bedrijven in het Verenigd Koninkrijk is aangesloten bij het RVSS, welke verantwoordelijk zijn voor grofweg 80% van de autoverhuurmarkt.

Ondanks positieve ervaringen zijn effecten van het RVSS lastig te meten. De afwezigheid van betrokkenheid van huurmotorvoertuigen bij terroristische aanvallen van de afgelopen jaren kan niet (enkel) toegeschreven worden aan de invoering van het RVSS. De DfT is echter van mening dat wanneer de regeling zou worden geadopteerd door andere Europese landen, het potentieel van het RVSS en daarmee diens effectiviteit bevestigd wordt. Bijkomend voordeel hiervan is dat het voor multinationals zoals Hertz gemakkelijker opereren is in verschillende landen binnen Europa.

Deze Britse aanpak vertrouwt op de proactiviteit en welwillendheid van de autoverhuursector, al heeft het zijn grenzen. Het vrijwillige karakter van de regeling zorgt ervoor dat de overige helft van de bedrijven momenteel niet goed in beeld is en hierop onvoldoende kan worden gehandhaafd. Volgens het DfT zou een registratieplicht voor bestuurders en huurders hiertoe oplossing bieden. Momenteel maakt de Driver en Vehicle Licensing Agency (DVLA)¹⁰ geen onderscheid tussen een gehuurd of privé voertuig in diens registratie. De DVLA registreert enkel de eigenaar van het voertuig, in andere woorden de verhuurder. Deze gewenste registratievorm tot verplichting van het registreren van huurders en bestuurders wordt momenteel onderzocht in Nederland.

Veelbelovende initiatieven

Naast de nationale aanpak kent het Verenigd Koninkrijk twee noemenswaardige initiatieven op lokaal niveau. Allereerst is het politie initiatief 'Op Tell Us' in gebruik door de Metropolitan Police London en de Thames Valley Police.¹¹ Binnen deze gebieden kunnen autoverhuurbedrijven melding maken van verdacht of crimineel gedrag bij een 'hotline' van de politie. Het initiatief stuit op lichte kritiek. Gezien het een intelligence lijn betreft is terugkoppeling naar de meldende verhuurder namelijk niet mogelijk, waardoor verhuurders het idee hebben dat niets met de melding wordt gedaan. Daarnaast zijn politiebureaus elders in het land huiverig deze hotline over te nemen, vanwege het extra werk en de vrees voor een veelvoud meldingen zonder strafbare component. Aan de overeenkomst tussen verhuurder en huurder ligt namelijk een civiel contract ten grondslag. Indien afspraken in dit contract zijn geschonden, zoals het te laat in leveren van een voertuig, is niet (direct) een strafbaar feit gepleegd. Ten tweede maken enkele autoverhuurbedrijven gebruik van SIRA, een fraude- en risicopreventie en detectiesysteem waarmee de verhuurder de (criminele) achtergrond van een huurder real-time kan checken. Het systeem haalt informatie uit een nationale database waar meldingen of klachten van verhuurders worden opgeslagen. Hiermee informeert SIRA de verhuurder over het risico van de huurder. In de praktijk betekent dit dat een verhuurder aan de balie de gegevens van de huurder kan controleren in SIRA. Het systeem informeert de verhuurder zonder het delen van persoonlijke gegevens maar middels een rood, geel of groen scherm en over de mate waarin de risicotaxatie hard te maken is.¹²

Zowel het RVSS, Op Tell US als SIRA richten zich of vertrouwen op het vermogen van autoverhuurders signalen van verdacht gedrag op te merken en te melden aan de politie, brancheorganisatie of SIRA. Astley en Police (2019) hebben bij autoverhuurders in Oxford onderzocht wat het effect van training en educatie is op crimineel gebruik van voertuigen. Het onderzoek toont aan dat het informeren van organisaties over de maatschappelijke en bedrijfsgevolgen van betrokkenheid van hun huurmotorvoertuigen bij criminele activiteiten bijdraagt aan de voorkoming van het criminele gebruik van voertuigen. Daarnaast benadrukken de onderzoekers de belangrijke rol van verhuurders bij het herkennen van katvangers. De verantwoordelijkheid voor de aanpak van het crimineel gebruik van huurmotorvoertuigen moet gezamenlijk gedragen worden door publieke en private partijen (Astley & Police, 2019; Scott & Goldstein, 2011).

2.2.2 Frankrijk

Sinds 2022 hanteert Frankrijk een vergelijkbaar model als het RVSS, waarin het richtlijnen opstelt voor haar voertuigverhuur sector. Vertegenwoordigers van de sector hebben de regeling gepresenteerd aan de Europese Commissie (LANDSEC) en de International Working Group on Land Transport Security, waar het door andere Europese landen positief ontvangen is. Het Britse en Franse model verschillen volgens Britse experts in de zin dat het Verenigd Koninkrijk streeft naar een permanente dialoog met de autoverhuursector om in te spelen op veranderingen in de markt. Een voorbeeld hiervan is dat DfT momenteel werkt aan een module rondom de groeiende online-verhuursector. Het Franse model zou, volgens respondenten, dit niet permanent hebben ingericht. Pogingen in het kader van onderhavig onderzoek tot contact met Franse experts hebben geen vruchten afgeworpen en relevante documenten bleven hierdoor ook uit. De informatie over het Franse model is gebaseerd op gesprekken met Britse experts.

2.2.3 België

Voor zover bekend kent België geen nationale aanpak van het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen. Gesproken Belgische politie experts beschrijven de Belgische aanpak als preventief en reactief, met lokale praktijken en nationale werkgroepen. Op lokaal niveau werkt politie aan het in kaart brengen van criminele (ver)huurders en opwerpen van barrières voor oneigenlijk gebruik van huurmotorvoertuigen. Bij de volgende eenheden bestaat een aanpak van dit fenomeen: de Federale Gerechtelijke Politie (FGP) Antwerpen, Politiezone (PZ) Antwerpen, PZ Turnhout en PZ Mechelen-Willebroek. Daarnaast heeft Belgische politie in de grensregio's regelmatig contact met hun Nederlandse collega's bijvoorbeeld tijdens een internationaal politieoverleg of binnen de Werkgroep Autoverhuurbedrijven welke bestond van 2018-2021. Deelnemers van deze werkgroep waren politie Zeeland-West-Brabant, Politie Oost-Brabant, Politie Limburg, Dienst Regionale Recherche Den Haag, FGP Antwerpen, FGP Limburg, FGP Oost-Vlaanderen en FGP West-Vlaanderen. Tot slot biedt Renta Solutions¹³ autoverhuurders handvatten om huurders verantwoordelijk te houden voor (verkeers)overtredingen en retributies. Twee lokale politie initiatieven en het platform van Renta Solutions worden hieronder toegelicht.

Antwerpen

Binnen de provincie Antwerpen is in 2021 door Arrondissementeel Informatie- en Expertisecentrum (ARIEC) en Renta aanzet geweest een protocol te realiseren rondom aanpak autoverhuurbedrijven. Partijen hebben gepoogd een preventief

lokaal kader te creëren om misbruik van de autoverhuursector te voorkomen. Het project staat momenteel on hold vanwege het terugtrekken van Renta. ARIEC werkt momenteel een draaiboek uit met informatie verzameld ten tijde van het project, waaronder good practices in verschillende politiezones. Met deze werkzaamheden streeft ARIEC ernaar lokale besturen binnen de provincie Antwerpen “te sensibiliseren voor dit onderwerp en hen een signalenlijst aan te reiken van wat mogelijk misbruik in de hand werkt” (Respondent).

Team Directe en Indirecte Financiële Aanpak (DIFA) van de FGP Antwerpen houdt zich bezig met bestrijding van ondermijnende handelszaken die verbindingen hebben met het criminele (drugs)milieu. Het multidisciplinaire team – bestaande uit opsporingsambtenaren van FPG en lokale recherche, juristen en een criminoloog – is onderdeel van het KALI-project. Het KALI-project bestaat sinds 2018 en betreft een speciale drugstaskforce van douane, politie, financiële en sociale diensten dat de strijd aan gaat met de drugsmokkel in de Antwerpse haven. Doel van het project is volgens de Belgische minister van Justitie de “*ontwrichtende kracht van het netwerk achter de drugshandel te breken*”¹⁴. Aanpak van team DIFA is reactief. In het kader van de aanpak drugsmokkel bindt team DIFA ook de strijd aan met (autoverhuur)bedrijven waarvan bekend is dat deze als facilitator werken. Acties van dit team hebben geleid tot het sluiten van tal handelszaken en inbeslagname van (huur)voertuigen.¹⁵

Turnhout

In diens lokale aanpak van het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen richt politieke Turnhout zich op het bestrijden van malafide autoverhuurbedrijven middels bestuurlijke interventies. Na voldoende aanwijzingen van malafide praktijken kunnen opsporingsdiensten de burgemeester middels een bestuurlijke akte attenderen op een mogelijk malafide autoverhuurbedrijf. De burgemeester heeft dan de bevoegdheid om, na (eventueel) gehoor van de verdachte verhuurder, het autoverhuurbedrijf voor maximaal twee jaar als malafide te beschouwen. In dit geval kan de burgemeester maatregelen opleggen aan het bedrijf. De burgemeester kan het malafide bedrijf verplichten gegevens te delen met politie met betrekking tot de motorvoertuigen, de huurperiode en identiteit van huurders en gebruikers, inclusief kopieën van diens identiteitskaarten. Het niet nakomen van afspraken kan leiden tot administratieve sancties aan de deur van het malafide autoverhuurbedrijf. Indien na nader onderzoek van politie blijkt dat een van de motorvoertuigen betrokken is geweest bij nieuwe criminele activiteiten kan de malafide onderneming tijdelijk of definitief gesloten worden.¹⁶ Nederlandse

politie experts geven aan dat wanneer in het verleden een Nederlandse (ver)huurder uit het politieonderzoek naar boven kwam, zij hiervan op de hoogte werden gesteld. Dergelijke informatiewisseling tussen Nederlandse en Belgische politie is wettelijk niet toegestaan en komt momenteel ook niet meer voor.

Aanvullend heeft politiezone Turnhout in het verleden samengewerkt met verschillende politiezones in België aan een 'blacklist' van verdachte nummerplaten, waargenomen bij malafide bedrijven. De lijst bevatte nummerplaten van huurmotorvoertuigen van verhuurbedrijven die door burgemeesters als malafide zijn bestempeld. Op deze manier kan politie gericht controles uitvoeren op huurmotorvoertuigen met eerdere betrokkenheid bij criminele activiteiten. Het opstellen en bijhouden van deze blacklist bleek geen eenvoudige taak te zijn. Gesproken politie experts geven aan dat het project hierdoor in het gros van de politiezones is gestopt. Het is voor ons als onderzoekers niet bekend welke politiezones deze aanpak momenteel nog hanteren.

Fines Management Services (FMS)

Net zoals in het Verenigd Koninkrijk en Nederland maakt België geen onderscheid tussen voertuigen in eigen bezit of in huur. In andere woorden, enkel de eigenaar van het huurmotorvoertuig staat geregistreerd in het Belgische kentekenregister. In de praktijk houdt dit in dat verkeersovertredingen gemaakt met een huurmotorvoertuig bij de verhuurder terecht komen. Ter verbetering van dit systeem is FMS in het leven geroepen, na inspanningen vanuit de sector. FMS is een digitaal platform dat autoverhuurders de mogelijkheid geeft de documentenstroom rondom verkeersovertredingen digitaal te verwerken. Verhuurders registreren hierin per huurmotorvoertuig de identificatiegegevens van de bestuurder. FMS slaat de gegevens op in de Kruispuntbank¹⁷ voor voertuigen waartoe enkel de politie toegang heeft. Het doel van het platform is de administratieve last voor verhuurders te vereenvoudigen en efficiëntie rondom overtredingen in huurmotorvoertuigen te verbeteren. Op deze manier kan politie boetes namelijk rechtstreeks uitschrijven aan de bestuurder in plaats van de eigenaar van het voertuig.¹⁸ Het is aannemelijk is dat met enkele aanpassingen dit systeem uitgebreid kan worden zodat het ook bestuurders van voertuigen betrokken bij criminele activiteiten op kan sporen.

In essentie lijkt FMS op scenario 1 van de registratieplicht zoals opgetekend door de RDW: optionele deelname aan erkenning. Gebruik van FMS is op eigen initiatief van autoverhuurbedrijven. Het systeem wordt gepresenteerd als zijnde een hulpmiddel om administratie te vereenvoudigen en onnodige tijd en kosten

van verkeersovertredingen te vermijden. De systemen kennen twee wezenlijke verschillen. Allereerst, FMS wordt aangeboden door de onafhankelijke private organisatie Renta Solutions en aan het gebruik van het systeem zitten kosten verbonden. Het systeem neemt tevens werkzaamheden weg van de verhuurder. Ten tweede zijn Belgische verhuurders bij gebruik van FMS niet verplicht gegevens te registreren in het systeem. Zowel deelname als het gebruik van het systeem is op vrijwillige basis.

2.2.4 Duitsland

Het fenomeen ‘gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele activiteiten’ is bekend bij de Duitse federale rechedienst, het Bundeskriminalamt (BKA). Politie experts geven aan dat in recente jaren aandacht was voor dit fenomeen, waardoor BKA met name veel algemene informatie heeft verzameld over het onderwerp. Tot op heden zijn echter op federaal niveau geen verdere (wettelijke) stappen ondernomen ter bestrijding van dit fenomeen. Mogelijke wetgeving ten behoeve van de aanpak van dit fenomeen kan per deelstaat afwijken. De gefragmenteerde aanpak maakt samenwerking in grensregio’s met Nederlandse lastig. Recentelijke media-aandacht rondom dit fenomeen heeft de ernst en omvang van de problematiek opnieuw onder de aandacht gebracht.¹⁹ Zo werkt het Landeskriminalamt Berlin (LKA) momenteel aan het ontwikkelen van een strategie om netwerken aan te pakken van kleine autoverhuurbedrijven die onder andere georganiseerde misdaad en illegale autoraces faciliteren. Bekend is dat deze criminele netwerken nietsvermoedende personen uit het buitenland laten optreden als stromannen van valse autoverhuurbedrijven. Deze strategie is momenteel nog in ontwikkeling.

Duitse experts geven aan dat in Duitsland geen wet bestaat die de politie toestaat een bedrijf te beschuldigen van het plegen van misdaden. Een strafrechtelijk onderzoek moet ten alle tijde ingesteld zijn tegen een (natuurlijke) persoon. Betrokkenheid van CEO’s bij de daadwerkelijke verhuurhandelingen is lastig te bewijzen, waardoor strafrechtelijk onderzoek niet kan worden opgestart.

Wat betreft het registreren van voertuigen kent ook Duitsland geen afzonderlijk register voor huurmotorvoertuigen: enkel de eigenaar staat geregistreerd. Een eigenaar kan zijn: een natuurlijke persoon, rechtspersoon of vereniging. Uit het Centrale Voertuig Register (*Zentrales Fahrzeugregister*) blijkt echter wel of een voertuig als huurvoertuig gebruikt wordt of niet.

Duitse auto's in Nederland en België

De politie ziet een nieuwe trend: Nederlanders huren snelle, dure Duitse auto's en verhuren deze op hun beurt weer door, en door. Dit leidt meermaals tot complexe tussenconstructies. De trend is deels te verklaren als waterbedeffect²⁰. Criminelen wordt het in Nederland lastig gemaakt ongezien voertuigen te huren en kijken dan naar buurlanden. Met cash geld betalen in Duitsland is gebruikelijker dan in Nederland en de verhuurbedrijven worden minder gecontroleerd dan in Nederland. Daarnaast zijn de snelle, dure Duitse auto's een vertoon van luxe en geld. Rijden in een luxe auto is een teken van status. De doorgewinterde criminelen zul je echter niet in dergelijke opvallende auto's zien rijden. Zij kiezen eerder de anonimiteit van de 'normale' auto om onopvallend rond te kunnen rijden.

2.2.5 Malta

Autoverhuurbedrijven in Malta zijn wettelijk verplicht alle persoonsgegevens van huurders te registreren, van zowel short-term als long-term contracten. Daarnaast is iedere Maltese burger verplicht om op verzoek inlichtingen of documenten te delen met politie wanneer politie vermoedt dat verhuurders in het bezit zijn van inlichtingen of documenten die relevant zijn voor onderzoek (Art. 355AD).²¹ Ook kan de politie de voertuigen in een wagenpark in beslag nemen indien zij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat deze gebruikt zijn bij of verkregen zijn als gevolg van een strafbaar feit (Art. 355P).²² De wetten werpen barrières op voor het oneigenlijk gebruik van huurmotorvoertuigen door de betrokkenheid van verhuurders bij criminele activiteiten onaantrekkelijker te maken. De Maltese registratieplicht is vergelijkbaar met scenario 3 registratieplicht: *Verplichte deelname aan de erkenning (zwaardere variant)*. In tegenstelling tot de RDW registratie is het register in bezit van de Maltese verhuurders en zijn zij pas verplicht dit te delen wanneer de politie dit verzoekt. De geografische ligging van Malta als eiland maakt het onwaarschijnlijk dat in het buitenland gehuurde motorvoertuigen regelmatig het land binnenkomen. In Nederland zien we momenteel al een trend van gehuurde huurmotorvoertuigen uit Duitsland. De verwachting is dat wanneer Nederlandse autoverhuurbedrijven verplicht worden huurders te registreren, deze trend enkel zal groeien.

Verder maakt Malta onderscheid tussen verschillende type voertuigen door unieke belettering op kentekenplaten. Politiewagens, taxi's maar ook gehuurde voertuigen kennen een eigen nummerserie. Maltese kentekenplaten bevatten gebruikelijk eerst de letter M, als aanduiding voor Malta, gevolgd door drie let-

ters en eindigend met drie cijfers. Bij kentekenplaten van huurmotorvoertuigen zijn de tweede en derde letter altijd 'QZ'. De regel heeft betrekking op zowel voertuigen mét chauffeur als zonder, en zowel voertuigen met short- als long-term contracten.²³ Zie afbeelding 1 voor een voorbeeld van dergelijke kentekenplaat. De unieke typering maakt kenbaar of een voertuig gehuurd is of niet. Het Gebruik van een huurmotorvoertuig wordt hiermee uit de anonimiteit gehaald.

Afbeelding 1 – Maltese kentekenplaat van een gehuurd voertuig



Foto: Thomas M. Rösner (2015)

2.2.6 Overige Europese landen

Op basis van verschillende uitvragen en interviews kunnen we concluderen dat de volgende landen geen (specifieke) aanpak of oplossingsrichtingen hebben voor het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen: Estland, Gibraltar, Griekenland, Hongarije, Isle of Man, Letland, Roemenië, Servië, Zweden en Zwitserland^{24, 25}. Bovengenoemde landen maken in hun registratie geen onderscheid tussen voertuigen in eigen bezit en huurmotorvoertuigen. Indien sprake is van genomen veiligheidsmaatregelen is dit geregeld tussen huurder en verhuurder.

Vertegenwoordigers van Denemarken en Tsjechië²⁶ gaven aan geen weet te hebben van een specifieke aanpak van dit fenomeen. Contact met relevante opsporingsinstanties of belangenbehartigers binnen deze landen bleef beperkt. Gebaseerd op de beschikbare informatie en met gepaste voorzichtigheid concluderen we dat Denemarken en Tsjechië geen specifieke aanpak hanteren tegen het crimineel gebruik van huurmotorvoertuigen. Vertegenwoordigers van IJsland, Litouwen en Luxemburg²⁷ geven aan geen specifieke aanpak van crimineel gebruik van huurmotorvoertuigen te hanteren, maar dat auto(verhuur)bedrijven wel een registratieplicht hebben. Het blijft echter onduidelijk of registratie ook op bestuurdersniveau plaatsvindt of enkel op eigenaar niveau. Harde conclusies

met betrekking tot de aanpak in IJsland, Litouwen en Luxemburg kunnen daarvoor niet getrokken worden.

2.2.7 Mondiale lessen

Het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen beperkt zich niet tot de Europese grenzen. Ook elders in de wereld hebben criminelen behoefte aan een anoniem voertuig dat hen niet persoonlijk kan worden afgepakt. De oorspronkelijke vraagstelling van onderhavig onderzoek richt zich op aanpak van dit fenomeen in EU-lidstaten. Vanuit de deskresearch is een aantal voorbeelden van buiten Europa naar voren gekomen. Aangezien wij ons niet willen beperken tot enkel Europese zoekresultaten tekenen we ook graag deze lessen elders uit de wereld op.

Maleisië

In Maleisisch onderzoek van Yin en Ramli (2021) onderzochten de onderzoekers de mogelijkheid tot een automatische registratie van huurmotorvoertuigen via GPS tracking. Voor het onderzoek is een applicatie ontwikkeld die middels GPS tracking kilometertelling uitvoert. In de applicatie kunnen gebruikers onder andere voertuigen boeken, zien waar het voertuig zich bevindt, de boekingsgeschiedenis van de auto inzien, eigen profiel bewerken en huurvoorwaarden lezen. De identiteit van de huurder wordt geverifieerd aan de hand van het rijbewijsnummer en een foto van het rijbewijs. Tegelijkertijd is het verhuurbedrijf in staat het voertuig via de applicatie te beheren, route gegevens van het voertuig te controleren en registreren, de boekingsgeschiedenis in te zien en de GPS tracking functie op afstand te beheren. De GPS tracker is gemonteerd in het voertuig en is dus niet gekoppeld aan de gebruikersapplicatie.

Autoverhuurders ervaren problemen doordat zij niet verzekerd zijn voor gestolen huurmotorvoertuigen wanneer zij bijvoorbeeld niet kunnen aantonen dat het rijbewijs van de huurder vals was. Bekend is dat de gestolen voertuigen betrokken zijn bij criminele activiteiten zoals overvallen en bankfraude. Trackinggegevens met betrekking tot locatie, datum en tijd kunnen gebruikt worden voor politieonderzoek. Gebruikers van de applicatie geven toestemming aan de beheerder om persoonlijke gegevens te delen met geautoriseerde derde partijen wanneer dit gewenst is voor opsporingsverzoeken (Yin & Ramli, 2021). Wegens verschillende systeem specifieke beperkingen is de applicatie niet in gebruik genomen. Momenteel is niet bekend wanneer dit onderzoek vervolgt krijgt of wanneer een vergelijkbare aanpak toegepast wordt in de praktijk.

Turkije

Turkse autoverhuurbedrijven zijn verplicht gegevens over huurders bij te houden en op verzoek ten alle tijden beschikbaar te stellen aan politie. De inzet van huurmotorvoertuigen tijdens een serie terroristische aanslagen in Turkije heeft ontwikkeling van de wet gestimuleerd. De aanslagen golden als brandstof voor een lopende discussie over de gebrekkige interne veiligheid van Turkije. De wet dient snelle en effectieve identificatie bij terroristische aanslagen mogelijk te maken. Het beleid wordt nationaal actief gehanteerd sinds 2015 (Çolak, 2017).

Verenigde Staten

De New Yorkse Politie (NYPD) heeft een terrorismewaarschuwingsnetwerk opgezet voor bedrijven en ondernemingen binnen de staat New York: Operation Nexus Network. Wanneer een bedrijf instemt met deelname aan Operation Nexus Network volgt allereerst een bezoek van de NYPD aan het bedrijf waarin zij uit leggen waarom en hoe bepaalde soorten bedrijven en sectoren aantrekkelijk zijn voor een terrorist. Het bezoek staat in het teken van bewustwording en kennisdelen over sectorspecifieke risicofactoren. Na bezoek ontvangen de bedrijven een certificaat en worden zij lid van het Operation Nexus Network van de NYPD.²⁸ Dit netwerk dient als eerste waarschuwingsmechanisme ter bescherming van dreiging van nieuwe terroristische aanslagen.²⁹ Operation Nexus Network richt zich op alle bedrijven en ondernemingen in de gehele staat New York en niet specifiek tot autoverhuurbedrijven.

Daarnaast heeft de Amerikaanse Truck Renting and Leasing Association (TRLA) een self-assessment tool gecreëerd voor leden om zich te beschermen tegen truck-gerelateerde terroristische aanvallen. Hiervoor verspreidt de TRLA een brochure met een tiental tips onder haar leden. De tips staan hieronder vereenvoudigd opgesomd:³⁰

1. Maak je beveiligingsbereidheid bekend. Een zichtbare en aantoonbare bezorgdheid over veiligheid kan een belangrijk afschrikmiddel zijn.
2. Acties die de planningsroutine van een terrorist verstoren zijn de beste manier om een aanslag te ontmoedigen.
3. Formele en streng geformuleerde protocollen voor de teruggave van voertuigen hebben waarschijnlijk een beperkte afschrikkende werking. Teruggave na het gebruik van VAW is geen overweging voor de terroristen.
4. Wijzig je werkroutine frequent.
5. Terroristen zijn gefocust op een succesvolle aanslag, waardoor hun gedrag soms hun ware motieven onthult. Let op deze kleine aanwijzingen.

6. Besteed aandacht aan waarom iemand een voertuig wil huren en wat de geplande bestemmingen zijn. Inconsistentie of tegenstrijdigheden zijn aanwijzingen voor foute motieven.
7. Afgeluisterde verdachte gesprekken kunnen aanwijzingen geven en reden zijn om te melden bij politie.
8. Verhuurbedrijven moeten een kalender bijhouden van belangrijke evenementen.
9. Terroristen repeteren vaak en kunnen tijdens repetities proberen modificaties aan te brengen aan het voertuig. Wees alert op modificaties.
10. Alle TRLA-leden moeten bereid zijn gegevens te verstrekken aan opsporingsinstanties.

2.4 Resumé

Het is duidelijk dat het probleem ‘crimineel gebruik van huurmotorvoertuigen’ speelt en bekend is tot ver buiten de Nederlandse landsgrenzen. Ondanks wijdverspreide erkenning van het probleem is het aantal landen dat actief beleid voert om crimineel gebruik van huurmotorvoertuigen tegen te gaan beperkt. Op basis van de vergaarde data concluderen we dat enkel 6 van de 21 onderzochte Europese landen - Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, België, Duitsland, Malta en Nederland – aanpak hebben of momenteel ontwikkelen tegen het crimineel gebruik van huurmotorvoertuigen. Daarnaast geven 10 Europese landen aan geen (specifieke) aanpak te hebben. Bij Denemarken, IJsland, Litouwen, Luxemburg en Tsjechië blijft onduidelijk of en hoe zij dit fenomeen aanpakken.

Bij de landen met actief beleid tegen het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen is aanpak op lokaal niveau met name repressief van aard. De aanpak richt zich op het opwerpen van barrières voor malafide autoverhuurbedrijven door deze op te sporen, (meermaals) te controleren en te ontmantelen. Lokale partijen zoals politieafdelingen communiceren met elkaar over effectieve aanpak en delen kennis over good practices.

Aanpak op nationaal niveau focust zich op drie vlakken. Ten eerste richt aanpak zich op bonafide autoverhuurbedrijven. Landen kiezen ervoor te vertrouwen op de welwillendheid van de sector zelf en benadrukken de gedeelde verantwoordelijkheid van een ‘schone’ sector. Middels bewustwordingscampagnes doen slanden een beroep op de CSR van bedrijven. Daarnaast moeten branche ondersteunende initiatieven zoals SIRA, FMS en RVSS de sector handvatten bieden om administratie te vereenvoudigen en beveiliging aan te scherpen.

Ten tweede proberen landen middels een vrijwillige of verplichte registratieplicht zicht te krijgen op de bestuurders van huurmotorvoertuigen. Per land verschilt of verhuurders bijvoorbeeld hun register lokaal moeten bijhouden (Malta) of registreren in een vrijwillige (private) nationale database (België – FMS).

Tot slot pakt de Maltese aanpak het anonimiteitsvoordeel van de huurmotorvoertuig aan door een unieke kentekenplaat nummering voor huurmotorvoertuigen.

Kortom, uit ons onderzoek blijkt dat landen zich bij de aanpak op nationaal niveau zich met name richten op (het versterken van) de bonafide autoverhuurbedrijven en het aanpakken van het anonieme karakter van het voertuig en bestuurder.

Op internationaal niveau horen we terug dat met name landen als België, Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk het belang van grensoverschrijdende aanpak onderstrepen. In het verleden bestonden werkgroepen met partijen in de grensregio's met België en Nederland. Contact tussen aangrenzende regio's in buurlanden België, Duitsland en Nederland loopt. Ook binnen de Europese Commissie (LANDSEC) komt aanpak van dit onderwerp aanbod. Internationale contacten zijn met name gericht op het delen van informatie en good practices. Voor zover bekend bij de onderzoekers hebben enkel Duitse en Nederlandse politie in de praktijk samengewerkt aan casussen. Gesproken partijen onderstrepen het belang van een Europese aanpak van het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen gezien het grensoverschrijdende karakter van het fenomeen. Experts vrezen dat een registratieplicht middels erkenning van de RDW enkel leidt tot een waterbedeffect, zoals we al zien gebeuren met de huur van Duitse auto's door Nederlanders. Alle informatie overziend kunnen we concluderen dat Nederland voorloper is in zowel het erkennen van het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele doeleinden als de aanpak ervan.

Eindnoten

1. Akkoord van Schengen, 1985.
2. AIVD, 2019; Boonman, 2021.
3. BVRLA, 2018.
4. Versteegh, 2017.
5. Zie bijvoorbeeld: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2023.
6. 1) Toewijzing van een Recognised Security Contact, 2) Enkel aanvaarden van elektronische betalingsvormen, 3) Rijbewijs verificatie, 4) Personeel opleiden tot herkennen en melden verdacht gedrag, 5) Ondersteuning van terrorisme bestrijding en communicatiecampagnes, 6) Delen van informatie met opsporingsinstanties waar mogelijk, 7) Voertuigen uitrusten met passende beveiling.

liging, 8) Extra veiligheidscontroles uitvoeren bij verhuren van bedrijfsvoertuigen, 9) Bij verkoop voertuig dienen bedrijfslogo's van de auto verwijderd te worden en 10) Personeel voldoende opleiden met betrekking tot de Data Protection Act (DPA) en General Data Protection Regulation (GDPR).

7. Department for Transport, 2018.
8. "County lines" is de naam voor een trend in het Verenigd Koninkrijk waar drugsdealers hun bereik uitbreiden van steden naar landelijke gebieden. Deze dealers gebruiken een speciale mobiele "deal lijn" om bestellingen op te nemen en drugs te bezorgen. Voor het reizen tussen het stedelijke centrum en de provinciale markt maken ze in groeiende mate gebruik van huurmotorvoertuigen (National Crime Agency, 2019).
9. BVRLA, 2018.
10. Autoriteit verantwoordelijk voor het registreren van motorvoertuigen en rijbewijzen in Verenigd Koninkrijk.
11. Zie: Thames Valley Police, z.d.
12. Synectics Solutions, 2018.
13. Renta Solutions is een onafhankelijk filiaal van Belgische autoverhuurbrancheorganisatie Renta dat industriepplatformen ontwikkelt en uitbaat. Naast Belgische autoverhuurbedrijven kunnen ook Luxemburgse autoverhuurbedrijven gebruik maken van hun diensten.
14. NOS, 2018.
15. Federale Politie, 2020; PZC, 2021.
16. Politiezone Turnhout, 2022.
17. Volgens de website van Renta Solutions kunnen ook Luxemburgse autoverhuurbedrijven gebruik maken van hun diensten en platforms. Verdere informatie met betrekking tot de implementatie van deze systemen in Luxemburg is in het kader van dit onderzoek niet gevonden. Momenteel kunnen wij niet bevestigen of ontcrachten of Luxemburgse verhuurders gebruik maken van deze systemen. In het kader van onderhavig onderzoek beschouwen wij FMS dan ook enkel als onderdeel van de Belgische aanpak.
18. Renta, 2015; Renta Solutions, z.d.
19. Zie bijvoorbeeld: Bartocha & Wiese, 2022.
20. Bernasco et al. (2006) definiëren het waterbedeffect als volgt: "het uitoefenen van druk op één plek leidt tot daling op de plek zelf maar tot stijging elders, en het totale volume blijkt gelijk. Bij verplaatsing worden andere locaties dus de dupe van een effectieve maatregel tegen misdaad op de doelwitlocatie" (p. 243).
21. Criminal Code Malta, z.d.
22. Idem.
23. Authority for Transport Malta, 2020; Transport Malta, 2020.
24. Zwitserland heeft geen aanpak voor short-term lease contracten. Voor long-term leasecontracten geldt eCode 178. Zo kan de eigenaar van een auto een andere persoon voor langere tijd registreren als gebruiker. Voor huidig onderzoek is dergelijke maatregel niet relevant (Vereinigung der Strassenverkehrsämter, 2013).
25. Hiervoor hebben we gesproken met de volgende organisaties: Estland (Transpordiamet)), Gibraltar (Ministerie van Transport, Afdeling Bestuurders- en Voertuigenvergunningen), Griekenland (Politie), Hongarije (Ministerie van Binnenlandse Zaken), Isle of Man (Ministerie van Infrastructuur, Voertuigen en Rijbewijzen), Letland (CSDD), Roemenië (DGPCI), Servië (Politie; Ministerie van Binnenlandse Zaken), Zweden (Transportsty) en Zwitserland (FEDRO; Federale Politie; SLV).

26. Hiervoor hebben we gesproken met de volgende organisaties: Denemarken (F&L) en Tsjechië (ČLFA).
27. Hiervoor hebben we gesproken met de volgende organisaties: IJsland (IJslands Transport Autoriteit (ICETRA), Litouwen (Regitra) en Luxemburg (SNCA).
28. NYPD SHIELD, z.d.
29. BVRLA, 2018.
30. Idem.

3

Leren van de Nederlandse praktijk

Het onderzoek heeft bijvangst opgeleverd over de Nederlandse praktijk en lessen die we hieruit kunnen trekken. Gezien de – in onze ogen – relevante informatie voegen we dit extra hoofdstuk toe om deze lessen uit de Nederlandse praktijk op te tekenen. In dit hoofdstuk schetsen we een beeld van de maatregelen die Nederland tot nu toe heeft getroffen om dit fenomeen te bestrijden. Verschillende Nederlandse partijen werpen barrières op om het lastig te maken voor (ver)huurders met criminele bedoelingen. Ze hebben ‘verschillende stokken om mee te slaan’. Toch zijn alle partijen het erover eens dat de huidige aanpak en middelen niet ingrijpend genoeg zijn om het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen voldoende terug te dringen. Het hoofdstuk besluit met een resumé.

3.1 Huidige aanpak

Binnen- en buitenlandse (gesproken) experts zijn het er allen over eens: binnen Europa is Nederland voorloper in de aanpak van het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen. Zowel vanuit de autoverhuurbranche zelf als door publieke instanties zoals politie en de Belastingdienst is de intentie en bestaan er mogelijkheden om het criminele gebruik aan te pakken. Leidend hierin zijn de fenomeenaanpak van de Nederlandse politie en de ontwikkelde samenwerking tussen publieke en private partijen. De focus van de aanpak verschilt per partij en regio. Zo richt de autoverhuurbranche zich met name op het ondersteunen van de bonafide verhuurders in het nastreven van een schone branche. Anderzijds focust de politie zich in diverse eenheden in het land op de aanpak van malafide bedrijven en richt bijvoorbeeld de politie-eenheid Limburg zich ook op het ontmantelen van complexe leaseconstructies achter facilitators. Op te merken valt dat bij deze voorbeelden de doelgroep van de aanpak verschilt. In het rapport ‘Criminelen achter het stuur’ tekenden wij het volgende op over de autoverhuur-

bedrijven: “De bedrijven die bewust faciliteren bij criminele activiteiten zijn de *mala-fide* autoverhuurbedrijven, terwijl de *bonafide* autoverhuurbedrijven zich niet bewust zijn van het feit dat zij criminele activiteiten faciliteren.” (Van Leiden et al., 2019, p. 15). Na de interviews met experts blijkt dat de politie nog een derde doelgroep identificeert: meerlaagse netwerken van facilitators.

Doelgroepen aanpak

Bonafide autoverhuurders zijn niet betrokken bij of zich niet bewust van hun betrokkenheid bij het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen. Over het algemeen zijn deze partijen aangesloten bij autoverhuurbrancheverenigingen zoals de BOVAG. Bonafide partijen zijn gebaat bij een schone en goede reputatie van de branche. Zij lopen risico slachtoffer te worden van criminelen door het misbruik van diens voertuigen en concurreren met een veelvoud van malafide autoverhuurbedrijven (Van Leiden et al., 2019).

Malafide autoverhuurbedrijven zijn zich bewust van diens betrokkenheid bij het criminele gebruik van hun huurmotorvoertuigen. Kennis van betrokkenheid bij criminaliteit is hierin een vereiste, de (on)vrijwilligheid van betrokkenheid daarentegen niet. Zowel opzet in enge zin als bewuste nalatigheid kunnen aangemerkt worden als malafide. Tevens vallen bedrijven opgericht voor en door criminelen met als doel het illegaal gebruik van te faciliteren binnen deze definitie.¹

Criminelen maken binnen de autoverhuurbranche gebruik van **meerlaagse netwerken van facilitators** waarbinnen huurmotorvoertuigen meermaals van bedrijf tot bedrijf worden onderverhuurd. Resultaat is een complexe leaseconstructie met verschillende lagen en tussenpersonen, vaak vanuit criminele intenties en wortels in het buitenland. Met deze complexe netwerken creëren criminelen barrières voor opsporingsinstanties om hen te vinden.

Experts geven aan dat voor een effectieve aanpak van het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen een specifieke aanpak vereist is voor zowel de bonafide autoverhuurbedrijven, malafide autoverhuurbedrijven als de meerlaagse netwerken.

3.1.1 Aanpak bonafide autoverhuurbedrijven

Aanpak gericht op de bonafide bedrijven is preventief van aard. Onderliggend aan het preventieve beleid is het gegeven dat bonafide autoverhuurbedrijven negatief beïnvloed kunnen worden door malafide brancheleden en slachtoffer

kunnen worden van criminele huurders. De focus ligt op het voorlichten van partijen over beveiligingsrisico's, goed ondernemerschap, het (belang van) melden van illegale activiteiten en het stimuleren van gedeelde verantwoordelijkheid en proactiviteit van de autoverhuurbranche. Oplossingsrichtingen hebben als doel de bonafide verhuurder te ondersteunen in het tegengaan van het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen. Tevens streven ze ernaar verhuurders bewust te maken van de maatschappelijke en bedrijfsrisico's als gevolg van betrokkenheid bij dit criminele gebruik. In het rapport 'Criminelen achter het stuur' tekenden wij op dat vanuit de verhuurbranche op verschillende manieren aandacht is voor de aanpak. Voor een uitgebreide beschrijving verwijzen we graag naar het rapport. Hieronder sommen we kort de oplossingsrichtingen op zoals in het rapport beschreven (Van Leiden et al., 2019).

- Goede en constante bezettingsgraad van het wagenpark.
- Beletting van huurmotorvoertuigen haalt de voertuigen uit de anonimiteit. Huurmotorvoertuigen zijn op deze manier herkenbaar, ook voor politie. Een neveneffect van de beletting is dat voertuigen zonder beletting minder snel herkend worden en daardoor ook minder vaak worden gecontroleerd.
- Enkel pinbetalingen accepteren en cash geld weigeren.
- ELENA is een waarschuwingssysteem van BOVAG waarin leden misstanden kunnen registreren. Ervaring leert dat niet alle misstanden waarmee de autoverhuurbranche te maken krijgen worden gemeld bij de politie. Via ELENA kunnen verhuurbedrijven elkaar wel alert houden op een zwarte lijst van huurders.
- Identiteitscontroles en vastleggen van de identiteit van de huurder.
- Weerbaarheid van medewerkers verhogen door onder andere trainingen, zoals de BOVAG training 'Omgaan met criminaliteit en agressie'.
- Kennis en awareness verhogen bij medewerkers van autoverhuurbedrijven. BOVAG en de politie geven voorlichting over mogelijk misbruik van de verhuurbranche. De partijen doen een beroep op het zelfreinigend en signalerend vermogen van de autoverhuurbranche. Politie deelt Tips & Tricks met autoverhuurders om zelf preventief beleid te voeren (Bijlage 3).
- Publiek-private samenwerking: Branchevereniging BOVAG, gemeenten en politie zijn betrokken bij het preventieve beleid en stimuleren verhuurbedrijven maatschappelijk verantwoord te ondernemen. Kracht van het preventieve beleid ligt in de publiek-private samenwerking waar zowel de autoverhuurbranche als de publieke instanties voordelen uit halen. *"Het komt erop neer dat private partijen informatie van de politie nodig hebben om*

‘schoon te blijven’ en dat de publieke partijen informatie van de branche nodig hebben om op te kunnen treden” (Van Leiden et al., 2019, p. 56).

De huidige aanpak van de politie, Aanpak Autoverhuur, richt zich op het bijdragen aan de integriteit van de autoverhuurbranche, bewustwording en publiek-private samenwerking. De aanpak is gebaseerd op eerdere ervaringen opgedaan binnen het Project Autoverhuur². De netwerkbenadering is preventief van aard, niet repressief. In de praktijk vertaalt de aanpak zich naar op bezoek gaan bij autoverhuurbedrijven, het gesprek aangaan, voorlichting geven over het signaleren van malafide (ver)huurders, afspraken maken en samenwerken om crimineel gebruik te voorkomen. Politie experts geven aan dat de bezoeken daarnaast ook een signalerende functie hebben, al is het in de praktijk soms lastig om (direct) op deze signalen in te spelen. Politie eenheden zijn vrij de focus van de aanpak te bepalen. De politie in Limburg richt zich bijvoorbeeld met name op malafide verhuurders.

3.1.2 Aanpak malafide autoverhuurbedrijven

Aanpak gericht op deze doelgroep richt zich over het algemeen op het opwerpen van barrières (zoals een vergunningplicht) en zichtbaar maken van de illegale betrokkenheid. Middels de outreachende Aanpak Autoverhuur onderhoudt de politie contact met autoverhuurbedrijven. Niet pluis gevoelens van politiefunctionarissen en (meerdere) meldingen van misdrijven met voertuigen kunnen een autoverhuurbedrijf onder aandacht van de politie brengen. Politie experts geven aan het gesprek aan te gaan met de verdachte malafide ondernemer. Doel van het gesprek is dat de ondernemer zijn of haar bedrijfsprocessen en handelingen verbetert ter voorkoming van crimineel gebruik van diens huurmotorvoertuigen. Zo wordt bijvoorbeeld afgesproken dat de verhuurder geen cash geld meer aanneemt en ook niet adverteert dat betalen met cash geld mogelijk is. Leiden de gesprekken niet tot verbeteren, dan kan het verdachte verhuurbedrijf een RIEC casus worden. Uiteindelijk kunnen inspanningen leiden tot een stop-interventie gesprek met de burgemeester op het gemeentehuis. De gesprekken, het dreigen met bestuurlijke interventies en fysieke afspraken hebben een gezamenlijk doel. Het gaat om het opbouwen van druk op de malafide ondernemer en het opwerpen van barrières tegen criminele invloeden in de autoverhuurbranche. Het ontmantelen van malafide autoverhuurbedrijven is effectief, maar ook erg tijdrovend. Een respondent zegt hierover het volgende: *“Je ziet zeker dingen in de markt die niet pluis zijn. Werkwijze werkt, maar we kunnen er soms niet echt op handhaven vanwege onder andere capaciteitstekort”*.

Lokaal voeren verschillende gemeenten een vergunningplicht in voor autoverhuurbedrijven.³ Het aanvragen en verkrijgen van een vergunning vormt een volgende barrière voor malafide autoverhuurbedrijven. Zo kunnen gemeenten autoverhuurbedrijven ook toetsen aan de Wet Bibob, wat hen de mogelijkheid geeft ondernemers financieel door te lichten en eerdere ervaring met justitie zichtbaar te maken. De vergunningplicht kent ook kritiek. De verplichting geldt voor alle autoverhuurbedrijven, kost veel tijd en ontnemt ondernemers met goede bedoelingen een tweede kans bij fout gedrag in het verleden.⁴ Daarnaast geven experts aan dat een vergunningplicht enkel effectief is wanneer dit landelijk wordt uitgerold. Het invoeren van vergunningplicht op lokaal niveau is zeer kwetsbaar voor een waterbedeffect. Landelijke invoering kan verplaatsing binnen Nederland voorkomen, maar zal onoverkomelijk leiden tot verplaatsing naar buurlanden. Invoering van de landelijke vergunningplicht zal gepaard moeten gaan met een gerichte aanpak van in het buitenland gehuurde voertuigen.

BN/De Stem: Breda neemt autoverhuur op de korrel⁵

“BREDA – In twee jaar tijd is het aantal autoverhuurbedrijven in Breda bijna gehalveerd. Voor de invoering van een speciale exploitatievergunning in juni 2020 waren er nog 63. Nu zijn het er nog 35. Dat blijkt uit een evaluatie van de ‘Vergunningplicht Autoverhuurbedrijven’, die burgemeester Paul Depla naar de gemeenteraad heeft gestuurd. De vergunningplicht is twee jaar geleden ingevoerd. Dat was na een onderzoek dat door de politie Zeeland West-Brabant was gedaan naar meer dan honderd autoverhuurbedrijven. Daaruit bleek dat er bijna altijd een verband met criminaliteit kon worden gelegd.

Vergunningen

De invoering van de vergunningplicht laat duidelijk zijn sporen na in de autoverhuur, zo blijkt uit de evaluatie. In totaal kregen 63 autoverhuurbedrijven in Breda te horen dat ze een vergunning moeten aanvragen. Daarvan zijn er twee jaar later 28 uitgeschreven uit de Kamer van Koophandel. “Dit is behoorlijk en doet vermoedens rijzen”, meldt Depla. Toch benadrukt de burgemeester dat er ‘geen hard bewijs’ is dat gestopte bedrijven daadwerkelijk malafide waren: “Ze zijn namelijk niet gecontroleerd of doorgelicht.” Van de bedrijven die er nu nog over zijn, hebben er 21 om een vergunning gevraagd. Die is in twaalf gevallen al verstrekt, de anderen zijn nog in behandeling.”

De politie kan voertuigen volgen via Automatic Number Plate Recognition (ANPR)⁶ registraties. Kentekens van voertuigen waarvan bekend is dat deze gehuurd worden door criminelen kunnen in het ANPR systeem worden opgenomen. In de praktijk gebruikt de politie een speciale camera met ANPR techniek om de kentekenplaten van voorbijgaande voertuigen te scannen. De scanner vergelijkt de kentekenplaten met een lijst gezochte kentekenplaten. In het register staan kentekenplaten van bestuurders met openstaande boetes of bestuurders die gezocht worden door justitie.⁷ Wanneer politie een voertuig met ANPR registratie tegen het lijf loopt kunnen zij deze aanhouden. De methode raakt zowel malafide autoverhuurbedrijven wiens voertuigen veelvuldig gebruikt worden voor criminele doeleinden als criminele huurders.

ANPR en Duitse grensregio's

In gesprekken geeft politie een voorbeeld van het gebruik van ANPR in de praktijk. In regio Amsterdam scant politie een gehuurd voertuig dat geregistreerd staat in ANPR. Het betreft een voertuig dat meermaals is gebruikt voor criminele doeleinden. Via camera's kan politie de route van bepalen. Het voertuig is op weg naar de Duitse grens. De Nederlandse politie schakelt met de Duitse politie van de betreffende grensregio. Vlak nadat het voertuig de grens is gepasseerd houdt de Duitse politie het voertuig staande.

De politie geeft in gesprekken aan dat de verhuurmarkt op sociale media platforms zoals Instagram en Snapchat groot is. Vermoedelijk maken malafide autoverhuurbedrijven veelvuldig gebruik van deze digitale markt. De politie benadrukt dat in ANPR geregistreerde voertuigen met name via deze sociale media worden verhandeld en nauwelijks via de reguliere verhuur.

Nederlanders in een buitenlands voertuig

De intensievere aanpak in Nederland heeft effect op de modus operandi van criminelen. Buurlanden Duitsland en België geven aan een groeiend aantal Nederlanders te ontvangen die voertuigen huren in hun landen (Van Leiden et al., 2019). De Nederlandse politie herkent deze signalen en ziet het aantal Nederlanders in Duitse huurauto's hard stijgen. Wanneer een bestuurder in Nederland gedurende een korte periode gebruik maakt van een voertuig met een buitenlands kenteken kan hij of zij een vrijstelling van voertuigbelasting (bpm)

krijgen voor maximaal twee weken. In het rapport Criminelen achter het stuur schreven wij hierover het volgende:

“Hier wordt in de praktijk door huurders gecalculeerd gebruik van gemaakt door binnen die periode de huurauto in het buitenland weer om te ruilen voor een andere huurauto. Een politiefunctionaris zegt dat met name grotere Nederlandse criminelen op die manier te werk gaan.” (Van Leiden et al., 2019, p. 46)

Indien een bestuurder deze vrijstelling niet bij zich heeft, rapporteert politie dit bij de Belastingdienst. De Belastingdienst schrijft een boete uit aan de bestuurder waarin rekening gehouden wordt met de waarde van de auto. De politie geeft aan dat dit middel in de praktijk wisselend gebruikt wordt. Het verschilt per regio of op de vrijstelling gecontroleerd wordt.

Team Kentekenfraude binnen de Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid houdt zich bezig met het analyseren van data over delicten waarbij voertuigen betrokken zijn. In hun aanpak richten zij zich op het handhaven van de volgende wetten: bpm, Wet op de motorrijtuigenbelasting (mrb), Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer 1968, Wenen 1968 en de Wegenverkeerswet 1994 (WVW). Een politie expert geeft aan dat voor iedere Nederlandse ingezetene in een buitenlands (huur)voertuig een belastingmelding moet worden gemaakt, ook wanneer deze een vrijstellingsformulier toont. De aanpak heeft in 2022 geleid tot bijna 900 buitenlands gekentekende voertuigen met (een) Nederlandse ingezetene(n). De naheffing van deze voertuigen bedroeg ruim 1,5 miljoen euro. Het is echter niet bekend hoeveel van deze buitenlandse voertuigen gehuurd waren. In tegenstelling tot de Aanpak Autoverhuur richt de aanpak van team Kentekenfraude zich op de gebruiker in plaats van op de verhuurder. De beide aanpakken lopen parallel naast elkaar.

3.1.3 Aanpak meerlaagse netwerken van facilitators

Momenteel ontbreekt het – volgens de door ons gesproken experts – in Nederland aan voldoende middelen om de meerlaagse netwerken van faciliterende verhuurders effectief aan te pakken. Verschillende experts benoemen dat de netwerken gestructureerd georganiseerd zijn en veelal geworteld zijn in verschillende landen. Criminelen proberen hiermee bewust onder de radar te blijven. De belastingmaatregelen zoals hierboven genoemd zijn volgens experts een van de weinige manieren om deze groep te bestrijden. De middelen zijn echter niet toereikend genoeg en bestrijden enkel oppervlakkigste lagen van de netwerken. Een effectieve aanpak moet als doel hebben het netwerk achter deze structuren

te ontmantelen. Daarvoor is het van belang de logistieke keten van de netwerken in kaart te brengen en te monitoren. Vervolgens dienen aangetroffen ondernemingen aan gepakt te worden. Dit kan middels de belastingmaatregelen, de Kamer van Koophandel of andere bestuurlijke interventies. Zodra essentiële brokers uit het netwerk worden aanpakt, wordt het netwerk ontwricht. Door deze netwerken te monitoren kunnen gerichte barrières worden opgeworpen. Gezien het grensoverschrijdende karakter van de netwerken is samenwerking tussen Europese landen een vereiste.

Internationale samenwerking

De Nederlandse politie, de RDW en autoverhuur brancheverenigingen zijn ook op Europees niveau actief in de aanpak van het fenomeen van het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen. Ze nemen deel aan internationale overleggen zoals het internationale politieoverleg en in het verleden aan de Werkgroep Autoverhuur (met FGP's in België en het Duitse BKA). Daarnaast maken de Nederlandse partijen onderdeel uit van Europese netwerken zoals EU-EMPACT (EUROPOL), EReg, Eucaris⁸ en Leaseurope. Het uitgangspunt van deze internationale samenwerking met betrekking tot de besproken problematiek is het delen van kennis en good practices.

3.2 Resumé

Zowel binnenlandse als buitenlandse experts zijn het erover eens: Nederland is binnen Europa voorloper in de aanpak van het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele doeleinden. Redenen die hiervoor genoemd worden zijn de fenomeengerichte aanpak van de Nederlandse politie, de goed ontwikkelde publiek-private samenwerking en een combinatie van repressieve en preventieve maatregelen. Nederland is aan het pionieren op het gebied van deze aanpak. Nederlandse experts identificeren drie doelgroepen die van belang zijn voor de aanpak: bonafide autoverhuurbedrijven, malafide autoverhuurbedrijven en meerlaagse netwerken van facilitators. Om effectief beleid te voeren tegen het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen dienen alle doelgroepen gericht aangepakt te worden.

Aanpak gericht op bonafide autoverhuurbedrijven is preventief van aard. Zowel de politie (Aanpak Autoverhuur) als de brancheverenigingen zijn actief in het versterken van de bonafide sector. De focus van de aanpak ligt op het voor-

lichten van partijen over maatschappelijke en bedrijfsrisico's, hun signalerende rol in de aanpak en het stimuleren van gedeelde verantwoordelijkheid en proactiviteit van de autoverhuurbranche. Autoverhuurbedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor het tegengaan van crimineel gebruik van hun huurmotorvoertuigen, hierin kunnen zij ondersteund worden. Middels branche ondersteunende initiatieven kunnen autoverhuurbedrijven handvatten aangeboden worden waarmee zij hun administratie kunnen vereenvoudigen en beveiliging kunnen aanscherpen. Van belang is het versterken van de publiek-private samenwerking tussen politie, overheid en autoverhuurbranche(organisaties).

Het opwerpen van barrières voor en opsporen van criminele ondernemers vormt de kern van de aanpak van malafide autoverhuurbedrijven. Momenteel kunnen politie, gemeenten en de Belastingdienst barrières opwerpen in de vormen van contacten onderhouden (Aanpak Autoverhuur), lokale vergunningplichten, belastingmaatregelen, ANPR registraties en (dreiging van) bestuurlijke interventies.

Aanpak gericht op de meerlaagse netwerken van facilitators is momenteel onvoldoende toereikend in Nederland. De bestaande middelen in de vorm van belastingmaatregelen bestrijden enkel de oppervlakkigste lagen van de netwerken.

Op basis van de vergaarde informatie kunnen we drie lessen trekken uit de Nederlandse praktijk. Ten eerste, een vergunningplicht kan effectief zijn mits dit landelijk wordt uitgerold. Lokale invoering is zeer kwetsbaar voor een waterbedeffect en lost het probleem daarmee niet op. Ten tweede is specifieke aandacht vereist voor het gebruik van huurmotorvoertuigen met een buitenlands kenteken. Zodra Nederland een landelijke vergunningplicht of registratieplicht invoert is de verwachting dat criminelen hun voertuigen in het buitenland huren. Deze trend is momenteel al zichtbaar. Extra aandacht voor de gevolgen van deze verplaatsingseffecten is wenselijk. Tot slot heeft Nederland op dit moment weinig tot geen mogelijkheden om meerlaagse netwerken van facilitators effectief aan te pakken. Voor het ontwikkelen van effectief beleid tegen deze doelgroep is het van belang de netwerken in kaart te brengen en te monitoren om daarna gerichte barrières te kunnen opwerpen.

Eindnoten

1. Politie Zeeland-West-Brabant, 2017.
2. In 2014 werd het Amsterdamse samenwerkingsproject tussen de autoverhuurbranche en de politie, Project Autoverhuur, landelijk uitgerold. Het project bouwde voort op het idee dat een effectieve aanpak zich moet richten op het creëren van een integere, schone en zelfreinigende sector, waarna barrières tegen criminele (ver)huurders kunnen worden opgeworpen. In het kader van Project Autoverhuur werkten de politie en de (bonafide) autoverhuurbranche samen om het criminele gebruik van de huurmotorvoertuigen tegen te gaan. Het project kreeg destijds ook kritiek uit verschillende hoeken en is gestopt, mede vanwege een afwezige wettelijke basis voor het verstrekken van politie informatie aan verhuurders (Lam et al., 2018). Voor het ontwikkelen van de huidige Aanpak Autoverhuur heeft de politie lessen getrokken uit de ervaringen opgedaan binnen Project Autoverhuur.
3. Zie bijvoorbeeld: Gemeente Amsterdam, 2023; Gemeente Breda, z.d..
4. Kramer, 2022.
5. Schapendonk, 2020.
6. In het Nederlands; automatische kentekenplaatherkenning.
7. Politie, z.d.
8. Het 'EUropean CAR and driving licence Information System' (Eucaris) is een samenwerkingsverband en systeem tussen EU-landen. Eucaris is opgezet door de RDW en biedt aangesloten partijen de mogelijkheid tot het delen van transportgerelateerde informatie, ook met betrekking tot gegevens voor handhaving (RDW, z.d.).

4

Conclusies en slotbeschouwing

Het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) heeft als voornemen de (landelijke) aanpak te versterken voor het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele doeleinden. Dit voornemen is ontstaan mede naar aanleiding van het onderzoek ‘Criminelen achter het stuur’, dat Bureau Beke in 2019 afrondde. Hierin concludeerden wij onder andere dat de autoverhuurbranche kwetsbaar is voor misbruik door criminelen en dat onder- en bovenwereld hier onwenselijk verweven zijn. Ten behoeve van de versterking van de landelijke aanpak van deze problematiek heeft minister Yeşilgöz-Zegerius (JenV) de RDW verzocht mogelijkheden te onderzoeken ten aanzien van het registreren van huurders en bestuurders van huurmotorvoertuigen in het kentekenregister. Aansluitend is Bureau Beke gevraagd te onderzoeken hoe andere EU-lidstaten met de problematiek van criminaliteit met huurmotorvoertuigen omgaan. Het onderzoek is in onderhavig rapport op getekend. De onderzoeksvraag luidde: Hoe gaan andere EU-lidstaten om met het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele doeleinden en welke oplossingsrichtingen zijn er in het buitenland die ook interessant kunnen zijn voor de Nederlandse aanpak?

Ter beantwoording van de onderzoeksvraag is een combinatie van deskresearch, interviews en documentanalyse toegepast. Op basis van open bronnen (Google Scholar) en (grijze) literatuur hebben we een inventarisatie gemaakt van buitenlandse aanpak in Europa. Uit de deskresearch is een aantal voorbeelden van buiten Europa naar voren gekomen. Aangezien wij ons niet wilden beperken tot enkel Europese zoekresultaten zijn ook deze mondiale lessen meegenomen in de verdere analyses van dit onderzoek. Middels mailinterviews en interviews via MS Teams hebben we 43 experts gesproken uit 20 EU-lidstaten die zicht hebben op de aanpak van de problematiek in binnen- en buitenland. We zijn in contact gekomen met de (inter)nationale experts via contacten vanuit het eigen netwerk en drie uitvragen via Europese netwerken van de politie (EU-EMPACT),

RDW (EReg) en Leaseurope. Middels *snowballing* hebben we contactpersonen telkens gevraagd of zij in eigen land dan wel in het buitenland beschikten over andere relevante contactpersonen en documenten. Uiteindelijk hebben we informatie verzameld over 21 EU-lidstaten. Tot slot hebben we een documentanalyse gedaan op relevante officiële documenten verkregen vanuit de eerste twee onderzoeksmethoden.

In dit afsluitende hoofdstuk – dat te lezen is als een samenvatting – worden de belangrijkste bevindingen uit het onderzoek gepresenteerd en toegelicht. Hierna tekenen we op welke lessen we kunnen trekken uit het binnen- en buitenland en beschrijven we de voor Nederland interessante oplossingsrichtingen. Het totaaloverzicht van oplossingsrichtingen is te vinden in Bijlage 4. Het rapport sluit af met een slotbeschouwing waarin we reflecteren op het onderzoek en de bevindingen.

4.1 Lessen uit het buitenland

Hierna geven we weer welke lessen we kunnen trekken uit het buitenland ten behoeve van de aanpak van het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele doeleinden.

Conclusies

- Het fenomeen ‘gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele doeleinden’ is een internationaal onderkend probleem. In tegenstelling tot Nederland heeft dit fenomeen in het buitenland met name bekendheid gekregen door de inzet van huurmotorvoertuigen als wapen tijdens terroristische aanslagen (VAW).
- Op basis van de bevindingen kan geconcludeerd worden dat het aantal (Europese) landen dat actief (landelijk) beleid voert tegen het fenomeen zeer beperkt is. Uit het onderzoek komt naar voren dat na Nederland enkel het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, België, Duitsland en Malta specifieke aanpak hebben of momenteel ontwikkelen tegen het crimineel gebruik van huurmotorvoertuigen. Bij het ontwikkelen van (landelijk) beleid is aan te bevelen dat Nederland kijkt naar de aanpak in deze landen.
- Aanpak op **lokaal niveau** is met name repressief van aard en richt zich op het opwerpen van barrières voor malafide autoverhuurbedrijven en het delen van good practices met lokale partijen.

- Aanpak op **landelijk niveau** focust zich op drie vlakken:
 - Het versterken van de (bonafide) autoverhuurbranche. De nadruk hierbij ligt op het benadrukken van de gedeelde verantwoordelijkheid van een schone sector en de maatschappelijke en bedrijfsrisico's van het crimineel gebruik van de voertuigen. Branche ondersteunende initiatieven bestaan uit bewustwordingscampagnes, het delen van informatie over beveiligingsmethodieken en automatische beveiligings- en administratiesystemen.
 - Zicht krijgen op de huurder en bestuurders van huurmotorvoertuigen door (vrijwillige of verplichte) registratieplicht.
 - Huurmotorvoertuigen uit de anonimiteit halen. In Malta maken ze hiervoor gebruik van unieke kentekenplaat nummering voor huurmotorvoertuigen.
- Aanpak op **internationaal niveau** richt zich op het delen van kennis en *good practices* tussen buurlanden en binnen Europese commissies. Duitsland en Nederland hebben ook in de praktijk samengewerkt in de opsporing binnen casussen.
- Diverse bronnen tonen aan dat een registratieplicht een positieve bijdrage kan leveren aan de aanpak van het fenomeen. Voorwaarde hiervoor is dat het werkzaamheden wegneemt van de verhuurders in plaats van zorgt voor een extra administratieve last. Een automatisch registratiesysteem ontwikkelen is wenselijk. Verhuurders leveren gegevens van huurders aan. Politie heeft toegang tot het systeem in geval van betrokkenheid bij strafrechtelijke onderzoeken. In geval van boetes zoals snelheidsovertredingen kunnen deze direct naar het adres van de huurder gestuurd worden, zonder de verhuurder hiermee te belasten.

4.2 Lessen uit de Nederlandse praktijk

Op basis van de bevindingen kan geconcludeerd worden dat Nederland voorloopt in de aanpak van het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele doeleinden. Aanvullend is daarom onderzocht welke lessen we kunnen trekken uit de Nederlandse praktijk.

Conclusies

- Diverse bronnen wijzen uit dat specifieke aanpak is vereist voor drie doelgroepen:
 - **Bonafide autoverhuurbedrijven** ondersteunen in het tegengaan van het criminele gebruik van hun voertuigen. Van belang is om de publiek-private samenwerking tussen politie, overheid en autoverhuurbedrijven (organisaties) te versterken. Korte lijntjes tussen politie en verhuurders zijn belangrijk. De nadruk dient te liggen op de gedeelde verantwoordelijkheid voor een 'schone' sector en het herkennen van katvangers.
 - Barrières opwerpen voor en opsporen van **malafide autoverhuurbedrijven**. Ter verhoging van diens effectiviteit dienen barrières tegen malafide ondernemers (zoals de vergunningplicht) landelijk te worden uitgerold. Bij lokale of regionale initiatieven zien we een waterbedeffect.
 - In kaart brengen, monitoren en ontmantelen van **meerlaagse netwerken van facilitators**. Aanpak voor deze groep is momenteel onvoldoende toereikend in Nederland. Voor het ontwikkelen van effectief beleid is het van belang deze netwerken in kaart te brengen en te monitoren.
- Als gevolg van door Nederland opgeworpen barrières zien we dat criminelen hun modus operandi aanpassen en voertuigen – vaker – huren in het buitenland. Te verwachten is dat het invoeren van een registratieplicht deze trend kan stimuleren. Specifieke aandacht en internationale samenwerking zijn vereist om het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen met een buitenlands kenteken te voorkomen.

4.3 Slotbeschouwing

De problematiek rondom het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele doeleinden is geen Nederlands probleem, maar is grensoverschrijdend. Ondanks dat het probleem binnen Europa en elders in de wereld wijdverspreid wordt (h)erkend is het aantal landen dat actief beleid voert beperkt. Op basis van de bevindingen concluderen wij dat Nederland voorloopt in de aanpak van dit probleem. Dit valt deels te verklaren door de gehanteerde fenomeenaanpak van de politie, goede ervaring met publiek-private samenwerking en de focus op zowel preventie (het versterken van de bonafide autoverhuurbedrijven) als repressie (het opsporen en aanpakken van malafide ondernemers).

Ervaringen en voorbeelden uit het buitenland leren ons dat een effectieve aanpak zich zou moeten richten op elk aspect van het fenomeen. Allereerst dient

het bonafide verhuurders te ondersteunen in het tegengaan van het criminele gebruik van hun producten middels branche ondersteunende initiatieven. Ten tweede is het van belang om de gedeelde verantwoordelijkheid van een schone sector te stimuleren en te vertrouwen op kennis, kunde en goede intenties van bonafide ondernemers. Ten derde laat Malta zien dat huurmotorvoertuigen op een eenvoudige manier uit de anonimiteit kunnen worden gehaald middels een unieke nummering op kentekenplaten. De aanpassing van de kentekenplaat zorgt dat het voor opsporingsinstanties duidelijk is dat zij te maken hebben met een gehuurd voertuig zonder dat dit voor de 'gewone burger' direct duidelijk is. Tot slot kunnen we concluderen dat een registratieplicht een veelvuldig ingezet middel is in andere landen om het fenomeen te bestrijden. Op basis van de vergaarde data concluderen we dat een registratieplicht aan de volgende voorwaarden dient te voldoen om zowel effectief te kunnen zijn als haalbaar:

1. Het digitale registratiesysteem is gebruiksvriendelijk en goed beveiligd.
2. Het gehanteerde registratiesysteem dient werkzaamheden weg te nemen voor de verhuurder en het gebruiksgemak te verhogen in plaats van te zorgen voor een extra administratieve last.
3. Het systeem is gekoppeld aan politiestructuren zodat (verkeers)overtredingen en boetes direct aan de huurder of bestuurder gelinkt kunnen worden. De verhuurder wordt geïnformeerd over deze betrokkenheid.
4. In geval van betrokkenheid van een huurmotorvoertuig bij een misdaad moet politie toegang hebben tot de in het systeem geregistreerde informatie.

Verder onderstrepen verschillende experts het belang van een aanpak op internationaal niveau. Criminelen beperken zich niet tot de grenzen van een land, een effectieve aanpak zou dat ook niet moeten doen. Informatiedeling van good practices helpt landen bij het ontwikkelen van effectieve aanpak, stimuleert een eenduidige Europese aanpak en bestrijdt daarmee het waterbedeffect. Voor Nederland dient samenwerking met buurlanden Duitsland en België meer gestimuleerd te worden bij grensoverschrijdende casussen.

Nederland kent verschillende maatregelen ter versterking van de bonafide bedrijven en het aanpakken van de criminele bedrijven, terwijl de aanpak van faciliterende, meerlaagse netwerken momenteel achterblijft. Deze groeiende, complexe groep laat zich lastig grijpen en verhuult een gestructureerde organisatie. Ten behoeve van een aanpak op maat kunnen enkele casestudies en netwerk analyses inzicht bieden in deze structuren en betrokkenen. Gezien het grensoverschrijdende karakter van deze netwerken is samenwerking tussen landen ook bij dergelijke onderzoeken een vereiste. Voordat effectief beleid tegen de

meerlaagse netwerken van facilitators kan worden ontwikkeld is dergelijk verkennend onderzoek nodig.

Momenteel bestaan – in ons land - verschillende lokale initiatieven zoals een vergunningplicht en actieve opsporing van malafide autoverhuurders in de regio. Om te voorkomen dat we telkens het wiel opnieuw uitvinden en criminaliteit zich verplaatst, is het wenselijk deze huidige lokale aanpak landelijk uit te rollen. Als aanvulling kunnen nieuwe oplossingsrichtingen – zoals opgetekend in deze publicatie – ingezet worden, zoals automatische registratiesystemen en zichtbaarheid verhogende kenmerken van huurmotorvoertuigen. Tevens kunnen verkennende internationale opsporingsonderzoeken naar meerlaagse netwerken van facilitators in de autoverhuurbranche inzicht bieden in de organisatie en werking achter deze netwerken én bijdragen aan de ontwikkeling van effectief (internationaal) beleid.

5

Summary

The Dutch Ministry of Justice and Security (J&S) has expressed its intention to reinforce its (national) strategy to tackle the use of rental vehicles for criminal purposes. This intention arose partly in response to a study conducted by Bureau Beke in 2019, regarding the extent to which criminals make use of rental vehicles. One of the conclusions of this study was that the vehicle rental industry is vulnerable to abuse by criminals. The under- and upper-world are undesirably intertwined in this sector. For the benefit of the national strategy to tackle this issue, Minister Yeşilgöz-Zegerius (J&S) asked the Netherlands Vehicle Authority (RDW)¹ to investigate options with regard to the registration of renters and drivers of rental vehicles in the national vehicle registration register. Bureau Beke was subsequently asked to investigate how other EU member states deal with the issue of crime involving rental vehicles. The results of this research are drawn in this report. The research question posed was: How do other EU member states deal with the use of rental vehicles for criminal purposes and what directions for solutions are being pursued abroad that could also be of interest to the Dutch strategy?

The research entailed a combination of desk research, interviews and document analysis. Drawing on scientific and grey literature, we made an inventory of approaches used in EU member states. A number of examples originating outside the continent emerged from the desk research. As we did not want to limit ourselves to only European search results, these global lessons were also included in this study. All together, we got in contact with 43 experts on the topic representing 20 European countries, through our own network and through three European calls via networks of the police (EU-EMPACT), the RDW (EReg) and Leaseurope. Furthermore, experts shared information on potentially other respondents and relevant official documents. We conducted interviews with these (inter)national experts via e-mail and MS Teams. Altogether, we gathered

information on 21 EU member states. Finally, we performed a document analysis on relevant official documents obtained from the first two research methods.

This summary presents and explains the main findings of the study. Hereafter, we outline the lessons we can draw from foreign approaches and Dutch experiences, highlighting promising solutions for the Dutch strategy. The report concludes with a final review in which we reflect on the study and its findings.

5.1 Foreign lessons

In the section below, we outline the lessons that can be drawn from foreign countries dealing with the use of rental vehicles for criminal purposes.

Conclusions

- The use of rental vehicles for criminal purposes is an internationally recognised problem. Contrary to the Netherlands, however, this problem owes its ‘fame’ abroad to the use of rental vehicles as weapons (VAW) during terrorist attacks.
- Based on the findings, we conclude that the number of (EU) countries pursuing active (national) policies against the phenomenon is very limited. The study reveals that apart from the Netherlands, only the United Kingdom, France, Belgium, Germany and Malta have or are currently developing dedicated policies against the criminal use of rental vehicles. While strengthening the Dutch policy, one would recommend to look at the methods used in these countries.
- At **local level**, countries introduced mainly repressive policies, aimed at creating barriers that prevent malicious vehicle rental companies from pursuing crime and sharing good practices with local parties.
- At **national level**, countries adopted policies targeting three general domains:
 - Strengthening and protecting the bonafide vehicle rental companies. This policy strategy emphasises the shared responsibility of a ‘clean’ vehicle rental sector and the societal and business risks associated with the criminal use of rental vehicles. Industry supporting initiatives include awareness campaigns, information sharing on security methods and automated security and administration systems.
 - Providing transparency on renters and drivers of rental motor vehicles by imposing (voluntary or mandatory) registration requirements to rental vehicle companies.

- Exposing rental vehicles and thus tackling their anonymous nature. To this end, Malta utilises unique number plate numbering for rental motor vehicles to distinguish them from other vehicles.
- At **international level**, countries collaborate by sharing information and good practices with neighbouring countries and within European committees. To the best of our knowledge, only Germany and the Netherlands have cooperated at case level.
- A variety of sources indicate that imposing registration requirements could make a positive contribution to tackling the criminal use of rental vehicles. However, for the measure to be successful, it must relieve landlords of work instead of adding to their administrative burden. In this view, it is desirable to develop an automatic registration system where landlords provide data from renters and police can access the system in case of involvement in criminal investigations. With regard to (speeding) fines or other minor penalties, the system should forward them directly to the renter's address without burdening the landlord.

5.2 Lessons from Dutch experiences

Based on the results, it can be concluded that the Netherlands is leading the way in its efforts to tackle the use of rental vehicles for criminal purposes. Complementary to the original research question, we therefore examined what lessons can be drawn from Dutch experiences.

Conclusions

- A variety of sources indicate that certain target groups demand specific strategies:
 - Support **bonafide rental vehicle companies** in preventing the criminal use of their rental vehicles. It is essential to reinforce public-private cooperation between the police, government and vehicle rental sector (organisations). Close links between the police and rental agencies are important. The strategy should emphasise the shared responsibility towards a 'clean' sector and recognising money mules or 'katvangers' as victims of criminal exploitation.
 - Tracking **malicious rental vehicle companies** and creating barriers to prevent them from pursuing crime. To increase the effectiveness of these measures,

barriers (such as compulsory permits) must be nationally implemented. In fact, we currently see that local and regional initiatives cause a waterbed effect.

- Mapping, monitoring and dismantling **multi-level networks of facilitating vehicle rental companies**. At present, the Netherlands fails to respond adequately to this group. To form an effective response, it is vital to map and monitor these facilitator networks prior to developing new policies.
- As a result of measures implemented by the Netherlands, we observe a trend of criminals adjusting their modus operandi by renting vehicles in other countries. The introduction of (voluntary or mandatory) registration requirements can contribute to this trend. Special attention and international cooperation is therefore required to prevent the criminal use of rental motor vehicles with foreign license plates.

5.3 Concluding remarks

The issue regarding the use of rental motor vehicles for criminal purposes does not restrict itself to the Dutch borders; it is an internationally recognised transnational problem. Despite widespread awareness within Europe and elsewhere in the world, only a limited number of countries pursues active policies. Drawing on the findings of this study, we conclude that the Netherlands is leading the way in tackling this problem. The differences between the Dutch approach and that of other countries can be attributed to the adopted phenomenon-oriented approach of the Dutch police, good past experience with public-private partnerships and a focus on both prevention (by strengthening the bonafide vehicle rental sector) and repression (by detecting and tackling malicious operators).

Experience and examples from abroad teach us that, in order to be effective, the Dutch strategy should focus on every aspect of the phenomenon. First, measures should be taken to support bonafide renters in preventing the criminal use of their products through industry-supporting initiatives. Second, it is important to emphasise the shared responsibility in creating and maintaining a clean sector and to rely on knowledge, skills and good intentions of bonafide entrepreneurs. Third, Malta shows that rental vehicles can be easily detached from its anonymous nature by using a unique sequence on number plates. The modification of the number plate provides investigating agencies with a clear indication that they are dealing with a rented vehicle without this being evident to the 'ordinary citizen'. Finally, we can conclude that (voluntary or mandatory) registration

requirements are frequently used tools in other countries to combat the issue. Based on the data gathered, we conclude that registration requirements should meet the following conditions to be both effective and feasible:

1. The digital registration system is user-friendly and highly secure.
2. The registration system used should reduce administrative workload for lessors and increase usability rather than providing an additional administrative burden.
3. The system is linked to police systems so that (traffic) offences and fines can be sent directly to the renter or driver. The lessor is informed of the involvement of his/her vehicles to such offences.
4. In case of criminal involvement of a rental vehicle, the police must be authorised to access the information recorded in the system.

Furthermore, several experts underline the importance of an international approach. Criminals do not limit themselves to a single country's borders and potential, therefore an effective response should not either. Sharing good practices assists countries in developing effective policies, stimulates a unified European approach and thus counteracts the waterbed effect. As for the Netherlands, cooperation at case level should be encouraged more with their neighbouring countries Germany and Belgium.

While the Netherlands employs several measures to strengthen bonafide companies and tackling criminal ones, measures targeting multi-level networks of facilitating companies are currently lacking. This complex group is difficult to grasp and masks a well-structured organisation. To create a tailored approach, a number of case studies and network analyses can provide insight into these structures and those involved. Given the cross-border nature of these networks, countries will have to collaborate to successfully conduct such research. Certain exploratory research is essential for developing effective policies against multi-level networks of facilitating companies.

At present, several local initiatives against the criminal use of rental motor vehicles are in place in the Netherlands, such as compulsory permits and an ongoing search to malicious vehicle lessors at regional level. Rather than repeatedly reinventing the wheel and relocating any criminal activity, it would be advisable to implement these local initiatives nationwide. Complementary, new directions for solutions – drawn from this report – can be employed, such as automatic registration systems and visibility enhancing features of rental vehicles. Furthermore, exploratory international investigations into multi-level networks

of facilitators in the vehicle rental industry can offer insight in their modus operandi, thus contributing to the development of successful (international) policies.

Endnote

1. In Dutch: de Dienst Wegverkeer.

Geraadpleegde bronnen

Akkoord van Schengen (1985). Geraadpleegd via <https://verdragenbank.overheid.nl/nl/Verdrag/Details/000058>

Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst [AIVD] (2019). Doelwitten in beeld. Vijftien jaar jihadistische aanslagen in het westen. Geraadpleegd via <https://www.aivd.nl/onderwerpen/terrorisme/documenten/publicaties/2019/05/21/aivd-publicatie-doelwitten-in-beeld.-vijftien-jaar-jihadistische-aanslagen-in-het-westen>

Astley, P. S. L., & Police, T. V. (2019). Preventing the use of hire cars which facilitate county line drug dealing. *TVP Journal*, 5, 22-42.

Authority for Transport Malta (2020). Subsidiary Legislation 499.68. Light Passenger Transport Services and Vehicle Hire Services Regulations. Geraadpleegd via <https://legislation.mt/eli/sl/499.68/eng/pdf>

Bartocha, A., & Wiese, J. (2022, 11 oktober). Der Fuhrpark der Clans. *RBB*. Geraadpleegd via <https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2022/10/fuhrpark-clans-berlin-polizei-autoverleih-grossfamilien.html>

Bernasco, W., Elffers, H., & Bruinsma, G. (2006). Het waterbedeffect: ruimtelijke neveneffecten van plaatsgebonden maatregelen tegen criminaliteit. *Tijdschrift voor criminologie*, 49(3), 2.

Boonman, V. (2021, 22 april). Medeverdachte truckaanslag Nice opgepakt in Italië. *NRC*. Geraadpleegd via <https://www.nrc.nl/nieuws/2021/04/22/medeverdachte-truck-aanslag-nice-opgepakt-in-italie-a4040892>

Brief van de Minister van Justitie en Veiligheid van 4 juli 2022, 4030167. Aanpak gebruik huurauto's voor criminele doeleinden.

British Vehicle Rental and Leasing Association [BVRLA] (2018). Vehicles as weapons: a threat and policy assessment for the UK vehicle rental sector. Geraadpleegd via <https://www.bvrla.co.uk/resource/bvrla-counter-terrorism-report-2018.html>

Çolak, Ç. D. (2017). An Internal Security Public Policy Analysis: Law No. 6638. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 75-87.

Criminal Code Malta (z.d.). Criminal Code. Chapter 9. Geraadpleegd op 27 maart 2023 via <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=NIM:202100290>

Department for Transport (2018, 6 december). Rental Vehicle Security Scheme guidance and code of practice. Geraadpleegd via <https://www.gov.uk/government/publications/apply-to-the-rental-vehicle-security-scheme/rental-vehicle-security-scheme-guidance-and-code-of-practice>

Federale Politie (2020). Overzicht 2020. Federale Gerechtelijke Politie (FGP) Antwerpen. <https://www.politie.be/5998/sites/5998/files/attachments/JaarverslagFGPAntwerpen2020.pdf>

Gemeente Amsterdam (2023). Aanwijzingsbesluit vergunningsplicht voor de autoverhuurbranche (GMB 2023, 37398). Geraadpleegd via <https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/gmb-2023-37398.html>

Gemeente Breda (z.d.). Exploitatievergunning Autoverhuurbedrijf. Geraadpleegd op 13 april 2023, via <https://www.breda.nl/exploitatievergunning-autoverhuurbedrijf>

Kramer, R. (2022, 27 februari). Aanpak ondermijning leidt tot omstreden vergunningplicht. Geraadpleegd via <https://www.blenheim.nl/blog/aanpak-ondermijning-leidt-tot-omstreden-vergunningplicht/>

Lam, J., van der Wal, R., & Kop, N. (2018). *Sluipend gif. Een onderzoek naar ondermijnende criminaliteit*. Boom Criminologie.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2023). Toekomstperspectief Automobilititeit. Geraadpleegd via <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-cace5bff-77280222635314474bfb39117e9ddd96/pdf>

National Crime Agency. (2019). Intelligence Assessment. County Lines Drug Supply, Vulnerability and Harm 2018.

NOS. (2018, 21 februari). Drugssmokkelhotspot Antwerpen zet speciaal Kali-team in. *NOS Nieuws*. Geraadpleegd via <https://nos.nl/artikel/2218682-drugssmokkel-hotspot-antwerpen-zet-speciaal-kali-team-in>

NOS (2022, 9 september). Duitse autoverhuurders weigeren Nederlandse klanten. *NOS Nieuws*. Geraadpleegd via <https://nos.nl/artikel/2443961-duitse-autoverhuurders-weigeren-nederlandse-klanten>

NYPD SHIELD (z.d.). Operation Nexus. Geraadpleegd op 23 maart 2023, via <https://www.nypdshield.org/nexus/>

Politie (z.d.). Wat is ANPR? Geraadpleegd op 7 april 2023, via <https://www.politie.nl/informatie/wat-is-anpr.html>

Politie Zeeland-West-Brabant (2017). Bestuurlijke Rapportage. Onderzoek Project Autoverhuur. Diensten Regionale Recherche en Staf. Geraadpleegd via <https://vng.nl/sites/default/files/Veiligheid/2018/Bestuurlijke%20rapportage%20autoverhuur%20-%20geredigeerd.pdf>

Politiezone Turnhout (2022). Uniform gemeentelijke politieverordening [Rapport]. Geraadpleegd via <https://www.turnhout.be/ugp-2022pdf>

PZC (2021, 21 april). KALI-team legt 6,6 miljoen euro aan fraude bij Antwerpse handelszaken bloot: “Dit doen we voor handelaars die wél betrouwbaar zijn”. PZC. Geraadpleegd via <https://www.pzc.nl/antwerpen/kali-team-legt-6-6-miljoen-euro-aan-fraude-bij-antwerpse-handelszaken-bloot-dit-doen-we-voor-handelaars-die-wel-betrouwbaar-zijn~a5dc3ba1/>

Renta (2015, 12 september). Info over de platformen MRT, ORD en FMS. Geraadpleegd via <https://www.renta.be/en/info-over-de-platformen-mrt-ord-en-fms>

Renta Solutions (z.d.). FMS. Fines Management Services. Geraadpleegd op 20 maart 2023, via <https://www.rentasolutions.org/en/platforms/fms>

Rijksdienst voor Wegverkeer [RDW] (z.d.). Geraadpleegd op 22 maart 2023, via <https://www.rdw.nl/over-rdw/organisatie/onze-samenwerkingspartners>

Schapendonk, N. (2020, 11 april). Breda neemt autoverhuur op de korrel. *Brabants Nieuwsblad/De Stem*. Geraadpleegd via <https://www.bndestem.nl/breda/breda-neemt-criminele-autoverhuurder-op-de-korrel~ae767efc/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

Scott, M. S., & Goldstein, H. (2011). Shifting and sharing responsibility for public safety problems. *Center for Problem-Oriented Policing, US Department of Justice*.

Synectics Solutions (2018, 11 juli). Vehicle Rental: The threat of terrorism, county lines and theft. Geraadpleegd via <https://www.synectics-solutions.com/our-thinking/vehicle-rental-the-threat-of-terrorism-county-lines-and-theft>

Thames Valley Police (z.d.). Report. Geraadpleegd op 20 maart 2023, via <https://www.thamesvalley.police.uk/ro/report/>

Transport Malta (2020). Light passenger transport services and vehicle hire services. Regulations 2020. Geraadpleegd via <https://www.transport.gov.mt/Booklet.pdf-f5514>

Van Leiden, I., Wolsink, J., & Ferwerda, H. (2019). *Criminelen achter het stuur*. Bekereeks.

Vereinigung der Strassenverkehrsämter (2013). eCode 178. Halterwechsel Verboten. Geraadpleegd via <https://www.leasingverband.ch/de/schweizerischer-leasingverband-slv/services-und-rechtliches/ecode-178/index.html>

Versteegh, K. (2017, 21 augustus). Knullig terrorisme, en andere lessen uit aanslag Barcelona. *NRC*. Geraadpleegd via <https://www.nrc.nl/nieuws/2017/08/21/de-knulligheid-van-terroristen-en-vijf-andere-lessen-na-de-aanslag-in-barcelona-12615591-a1570593>

Yin, K. C., & Ramli, S. N. (2021). Car Rental Application with GPS Tracking for Mileage Detection. *Applied Information Technology And Computer Science*, 2(2), 260-274.

Bijlage 1 – Basis format Europese uitvraag

Subject: a Dutch study to efforts to tackle the use of rental vehicles for criminal purposes

Dear <Sir/Madam/Organisation>,

Allow me to introduce myself. My name is Marjolein Nillessen, and I am a researcher at Bureau Beke. Bureau Beke is a Dutch research agency, specialised in criminological and security issues. Currently, we are conducting a study on the use of rental vehicles for criminal purposes, and efforts to tackle this problem. In view of this investigation, I am sending you this email.

In 2019, Bureau Beke conducted a study for the Dutch Ministry of Justice and Security regarding the use of rental vehicles by criminals. The current Dutch Minister of Justice and Security recently announced that she wants to commission a study on how other EU member states deal with the issue of crime involving rental vehicles. The Minister herself is considering optional or mandatory recognition of rental companies with some form of registration of rental transactions and associated drivers within that. This plan is being worked out in more detail.

Within this framework, the Minister also wants to investigate whether the same or other solutions are already implemented in the EU member states that can also be used in the Netherlands. Bureau Beke has been asked to conduct this research.

Request

For their research, they are interested in the knowledge and contacts of <organisation>. If you have any knowledge on the matter, could we take a few minutes of your time for answering the following questions?

1. In which country do you operate?
2. Which organisation do you work for?
3. Do you have any documents or contacts relevant to this topic from the country you are working in?
4. Do you know any EU Member States that have active policies on the issue of 'the use of rental cars for criminal purposes'? If yes;

- a. Which countries?
 - b. Can you give a (short) description of this/these policy/policies?
4. In case you are or have been involved with efforts to tackle these problems, would you potentially be willing to talk on this matter in more detail with the researchers, during a Microsoft Teams interview?
- a. If yes, please note your contact information:

Is there anyone in your organisation who could help us with these questions?
We would like to get in contact with him/her.

Please do not hesitate to contact me if you have any questions. Henk Ferwerda (h.ferwerda@beke.nl) or Marjolein Nillessen (m.nillessen@beke.nl).

Thank you in advance.

Also, on behalf of my colleague, Henk Ferwerda.

Your sincerely,
Marjolein Nillessen

Bijlage 2 – Met dank aan

In dit onderzoek zijn 50 personen van verschillende partijen ons behulpzaam geweest. Wij willen de partijen en gesproken personen daarvoor hartelijk bedanken. Ze werkten als respondent mee aan een interview of hebben ons op een andere manier gefaciliteerd in de opzet of uitvoering van het onderzoek.

Land	Organisatie	Aantal personen
Nederland	Politie	7
	RDW	5
	Ministerie van Justitie en Veiligheid	3
	BOVAG	2
België	Politie	3
	DIV	1
	Liaison Bureau Europol	1
Denemarken	F&L	1
Duitsland	Bundeskriminalamt Wiesbaden	1
	KBA	1
	VIA	1
Estland	ELA	1
	Transpordiamet	1
Gibraltar	Ministerie van Transport, Afdeling Bestuurders- en Voertuigenvergunningen	1
Griekenland	Liaison Bureau Europol	1
Hongarije	Ministerie van Binnenlandse Zaken	1
IJsland	ICETRA	1
Isle of Man	Ministerie van Infrastructuur, Voertuigen en Rijbewijzen	1
Letland	CSDD	1
Litouwen	LBA	1
	Regitra	1
Luxemburg	SNCA	1

Malta	Liaison Bureau Europol	1
Roemenië	DGPCI	1
Servië	Liaison Bureau Europol	1
	Politie	1
Tsjechië	ČLFA	1
Verenigd Koninkrijk	BVRLA	1
	Department for Transport	1
	DVLA	1
Zweden	SBA	1
	Transportsty	1
Zwitserland	Liaison Bureau Europol	1
	FEDRO	1
	SLV	1

Bijlage 3 – Tips voor autoverhuurbranche



AUTO'S VERHUREN? VOORKOM PROBLEMEN!

Tips & Tricks bij de verhuur van voertuigen

Bent u een ondernemer die (vracht)auto's verhuurt of bent u van plan uw eigen auto te verhuren? Zorg er dan voor dat u met eerlijke potentiële huurders zaken doet. Dit kunt u regelen door altijd de identiteit, kredietwaardigheid van de potentiële huurders te controleren. Ook criminelen proberen (vracht)auto's te huren. Als ondernemer of privé persoon kunt u daardoor betrokken raken bij strafbare feiten, zoals het witwassen van crimineel geld bij contante betalingen of bijvoorbeeld transporten in de drugshandel. Neem voorzorgsmaatregelen!

1. Identiteitscontrole

- ✓ Laat de huurder een geldig rijbewijs tonen en maak hier een goed leesbare (kleuren)kopie van. Accepteer geen kopie die door de huurder zelf is gemaakt. Dit is namelijk zeer eenvoudig te vervalsen.
- ✓ Controleer of de persoon op het identiteitsbewijs ook de persoon is die het huurcontract tekent. De meest voorkomende vorm

van identiteitsfraude is het legitimatiebewijs gebruiken van iemand die lijkt op de fraudeur. Vraag om een tweede legitimatiebewijs van dezelfde persoon (bv. een paspoort of een identiteitskaart).

- ✓ De geldigheid van het rijbewijs kunt u nagaan op: www.rdw.nl/zakelijk/branches/bedrijven-met-rdw-erkenning/documenten-entenaamstellingscode-controleren/rijbewijscontrole
- ✓ Echtheidskenmerken van reis- en verblijfdocumenten kunt u bijvoorbeeld controleren op www.edisontd.net/ of www.identiteitsdocumenten.nl/ of d.m.v. apparatuur zie www.oribi.nl
- ✓ Vermeld op het huurcontract wie de bestuurder(s) van het voertuig mogen zijn en vul het huurcontract volledig in. Bij de BOVAG aangesloten bedrijven maken gebruik van het standaard door de BOVAG geleverde huurcontracten met standaard voorwaarden. Bent u geen lid? Verhuur minimaal onder gelijke voorwaarden waarbij gemeld wordt dat de

huurder(s) de bestuurders dienen te zijn. Op deze wijze kan de politie bij controle voor u constateren dat de (vracht)auto zonder uw toestemming en controle is gewisseld van bestuurder. Vaak is er dan sprake van crimineel gebruik van het voertuig. De Politie zal dan het voertuig voor u veilig stellen.

2. Adres- en telefoonnummercontrole.

- ✓ Vraag huurder(s) een recent bankafschrift of enveloppe van een officieel schrijven. Op deze wijze kan u nagaan of het opgegeven adres klopt.
- ✓ Controleer of de huurder(s) ook op internet te vinden zijn via social media. Daar staan vaak contactgegevens waaronder het verstrekte telefoonnummer.

3. Kredietwaardigheid zakelijke verhuur.

- ✓ Vraag bij zelfstandigen naar een uittreksel van de Kamer van Koophandel, een accountantsverklaring of een jaarafrekening waaruit het inkomen van de huurder blijkt.
- ✓ Het inkomen moet in

« waakzaam en dienstbaar »

verhouding staan met de te betalen huur. Is het aantoonbare inkomen niet in verhouding van de huur van is het vaak een indicatie dat er mogelijk ook op een andere manier geld wordt verdiend, bijvoorbeeld in de criminaliteit. Bij twijfel kunt u via www.experian.nl/over-experian/index.html de kredietwaardigheid laten onderzoeken. Of gebruik maken van factoring, b.v.: www.svea.com/nl/nld/

4. Weiger contante betalingen

- ✓ Accepteer alleen bankkaarten of creditcards en geen contante betalingen. Controleer ook of de naam op de bank- of creditcard overeenkomt met de gegevens van de huurder/bestuurder. Criminelen willen contant betalen om geen sporen na te laten en geld wit te wassen. Vanaf buitenlandse bankrekeningen kan ook geld overgemaakt worden. Er is dus nooit een goede reden om de huur niet over te maken. Maak dus ook geen reclame voor contante betaling!
- ✓ Wanneer toch contant betaald wordt, leg dan vast wie de betaling gedaan heeft, in welke coupures en maak een kopie van het legitimatiebewijs.
- ✓ Wanneer er door huurders betaald wordt met biljetten van €100; €200 of € 500,- (of in het bezit is van deze biljetten) is dat een indicatie dat deze personen actief zijn in de georganiseerde criminaliteit. In het normale betalingsverkeer worden nagenoeg geen € 500,- biljetten gebruikt. Laat ook heel duidelijk zien aan de verhuurbalie dat bij contante betaling deze biljetten niet geaccepteerd worden!

5. Vraag door!

- ✓ Als de gegevens op de huurovereenkomst niet overeenkomen met de bank- en/of creditcard gegevens is er mogelijk sprake van onbevoegd gebruik van de card of zelfs diefstal daarvan. Niet zo maar accepteren!
- ✓ Vraag door over de reden van de huur en dat is niet duidelijk? Bij twijfel niet doen! Zeker als er gevraagd wordt naar een Audi A6.
- ✓ Als er (telefonisch) gereserveerd wordt en er is twijfel? Laat een collega via een andere lijn bellen naar het opgegeven telefoonnummer. Kijk of het verhaal inderdaad klopt.
- ✓ Komt de huurder uit een plaats 50 kilometer verderop? Waarom huurt hij/zij bij jou?

6. Controle van het voertuig

- ✓ Neem in de huurovereenkomst op dat het voertuig op uw aanwijzing gecontroleerd kan worden en voer bij twijfel de controles daadwerkelijk uit. Voldoet de huurder niet aan uw voorwaarden dan is dat een duidelijk signaal.
- ✓ Controleer bij uitgifte en bij inname van het voertuig of er goederen zijn achtergebleven en of het voertuig nog in correcte staat is. Is de bekleding nog heel, zijn er beschadigingen aan dashboard of andere panelen? Dan is de kans groot dat er criminele handelingen zijn verricht. Meldt dit!

7. Melding van misstanden

- Neem in de overeenkomst op

dat bij verdenking van een strafbaar feit (zoals het aanleveren van valse documenten of het plegen van strafbare feiten met het voertuig) of andere verdachte omstandigheden de politie wordt ingeschakeld.

8. Bestuurlijke aanpak

- ✓ U bent als verhuurder verantwoordelijk voor correct handelen. Wordt er bijvoorbeeld regelmatig een onvolledig ingevuld huurcontract aangetroffen, andere (criminele) bestuurders dan vermeld op het huurcontract of bestuurders zonder geldig rijbewijs etc. aangetroffen dan wordt u als verhuurder verantwoordelijk gehouden.

9. Witwassen

- ✓ Uit eerdere uitspraken van rechters¹ blijkt dat iemand die (contant) geld aanneemt, waarvan hij weet of zou kunnen weten dat het verdiend is met criminaliteit, schuldig is aan witwassen. Wanneer u niet weet hoe een huurder aan zijn geld komt en er wordt betaald met contant geld (vooral € 500,- biljetten) dan kunt u schuldig zijn aan witwassen.

10. Reclame uitingen.

- ✓ Ieder persoon of onderneming die (vracht)auto's wil verhuren is tegenwoordig vindbaar op internet. Controleer of uw bedrijfspagina op internet voldoet aan deze Tips & Tricks zodat u zo weinig als mogelijk risico loopt!
 - maak geen reclame voor contante betalingen;
 - zet duidelijk de huurvoorwaarden op de site;
 - vermeld dat er bij misstanden gemeld wordt aan de politie.

¹ ECLI:NL:RBAMS:2015:714

Bijlage 4 – Overzicht buitenlandse oplossingsrichtingen

Land(en)	Doelgroep	Betrokken partijen	Niveau	Korte beschrijving
Verenigd Koninkrijk	Bonafide autoverhuurbedrijven	Department of Transport, BVRLA	Nationaal	RVSS. Vrijwillige regeling voor verhuurders met een Code of Practice.
Verenigd Koninkrijk	Bonafide autoverhuurbedrijven	Politie (Londen en Thames Valley), autoverhuurders	Regionaal / Lokaal	Op Tell Us. Intelligence hotline voor verhuurders om crimineel of verdacht gedrag van huurders te melden bij politie.
Verenigd Koninkrijk	Bonafide autoverhuurbedrijven	Synectics Solutions (privaat), autoverhuurders	Nationaal	SIRA. Fraude- en risicopreventie en detectiesysteem waarmee verhuurder de (criminele) achtergrond van huurders live kan checken.
Frankrijk	Bonafide autoverhuurbedrijven	niet bekend	niet bekend	Vergelijkbaar model als het RVSS.
België*	Bonafide autoverhuurbedrijven	ARIEC, Renta (Antwerpen)	Lokaal (on-hold)	Protocol voor preventief lokaal kader.
België	Malafide autoverhuurbedrijven	Team DIFA (Antwerpen)	Regionaal / Lokaal	Binnen het KALI-project gaat team DIFA als drugtaskforce reactief te werk.
België	Malafide autoverhuurbedrijven	Politie, burgemeester (Turnhout)	Regionaal / Lokaal	Maatregelen aan malafide bedrijven opleggen middels bestuurlijke interventies.

Land(en)	Doelgroep	Betrokken partijen	Niveau	Korte beschrijving
België	Malafide autoverhuurbedrijven	Politie (Turnhout)	Regionaal / Lokaal	Blacklist met verdachte nummerplaten, waargenomen bij malafide bedrijven.
België	Bonafide autoverhuurbedrijven	Renta Solutions (privaat), Renta, politie	Nationaal	FMS. Digitaal platform dat verhuurders de mogelijkheid geeft de documentenstroom rondom verkeersovertredingen digitaal te verwerken.
Duitsland**	Malafide autoverhuurbedrijven	LKA	Nationaal	Strategie in ontwikkeling om kleine autoverhuurbedrijven aan te pakken die betrokken zijn bij georganiseerde criminaliteit of illegale autoraces.
België, Duitsland, Nederland*	Aanpak is gericht op alle aspecten van het fenomeen	Nederlandse politie, FGP's en BKA	Internationaal	Informatiedeling in de internationale Werkgroep Autoverhuur (<i>afgerond</i>)* en internationale politieoverleggen.
Malta	Autoverhuurbedrijven	Autoverhuurbedrijven	Nationaal	Registratieplicht van persoonsgegevens huurders.
Malta	Maltese burgers	Politie, Maltese burgers	Nationaal	Art. 355AD verplicht burger relevante inlichtingen te delen op verzoek van politie.
Malta	Malafide autoverhuurbedrijven	Politie, autoverhuurbedrijven	Nationaal	Volgens Art. 355P heeft politie het recht voertuigen betrokken bij of verkregen via een strafbaar feit in beslag te nemen.

Land(en)	Doelgroep	Betrokken partijen	Niveau	Korte beschrijving
Malta	Autoverhuurbedrijven	Autoverhuurbedrijven	Nationaal	Zichtbaar maken van huurmotorvoertuigen door een unieke kentekenplaat
Maleisië*	Huurders	Onderzoekers, autoverhuurbedrijven	Regionaal / Lokaal	Automatische registratie via GPS tracking. Afgeronde pilot.
Turkije	Autoverhuurbedrijven	Politie, autoverhuurbedrijven	Nationaal	Registratieplicht van persoonsgegevens huurders. De gegevens dienen ten alle tijden beschikbaar gesteld te worden aan politie.
Verenigde Staten	Bonafide autoverhuurbedrijven	NYPD, ondernemingen in de staat New York	Staatsniveau	Operation Nexus Network. Bewustwording en delen van kennis staan centraal. Het netwerk is een eerste waarschuwingsmechanisme gebruik van voertuigen voor terroristische aanvallen.
Verenigde Staten	Bonafide autoverhuurbedrijven	TRLA	Federaal	Self-assessment tool ter bescherming van truck-gerelateerde terroristische aanvallen.

* Oplossingsrichtingen uit het verleden die niet meer actief zijn

** Oplossingsrichtingen in ontwikkeling

Verschenen in de Bekereeks

Ambtscriminaliteit aangegeven?

Een onderzoek naar het opvolgen van en kennis over de wettelijke verplichting tot aangifte van artikel 162 Sv misdrijven

Verborgene problemen

Een onderzoek naar (de aanpak van) criminaliteit onder Antillianen in Nederland

Bont en Blauw

Een onderzoek naar de strafrechtelijke behandeling van geweldszaken tegen politieambtenaren en de bejegening van slachtoffers daarvan door de politie en het openbaar ministerie

Uitstel van behandeling?

Een verkennend onderzoek naar TBS-gestelden met en zonder een combinatievonnis en de mogelijke effecten van detentie

Huwelijksdwang: Een verbintenis voor het leven?

Een verkenning van de aard en aanpak van gedwongen huwelijken in Nederland

Inpakken niet nodig

Een profiel van straatrovers en straatrovers in Almere

Back on Track?

Een evaluatieonderzoek naar de onthemende projecten van de Bijzondere Jeugdbijstand in Vlaanderen

CoVa volgens plan?

Een vooronderzoek naar de mogelijkheden en reikwijdte van een effectonderzoek van de cognitieve vaardigheidstraining

Achter de schermen

Een verkennend onderzoek naar downloaders van kinderporno

Tot de dood ons scheidt

Een onderzoek naar de omvang en kenmerken van moord en doodslag in huiselijke kring

Kwetsbaar beroep

Een onderzoek naar de prostitutiebranche in Amsterdam

Cameratoezicht in beweging

Ervaringen met nieuwe vormen van cameratoezicht bij de Nederlandse politie

Los van drank

Procesevaluatie Haltafdoening Alcohol

Lastige verhalen

Een exploratief onderzoek naar valse aangiften van zedenmisdriven door meisjes van 12-18 jaar

Wapenfeiten

Een onderzoek naar overvallen en overvallers in Nijmegen

Snelle jongens

Een onderzoek naar drugsrunners en daaraan gerelateerde problematiek in Limburg-Zuid

De schade hersteld?

Een onderzoek naar herstellbemiddeling bij jeugdige delinquenten in Vlaanderen

Onder Controle?

Een procesevaluatie van de gedragsinterventie 'Korte Leefstijltraining voor verslaafde justitiabelen'

Planmatig en flexibel

Procesevaluatie gedragsinterventie CoVa+

Oosterse Teelt

Vietnamezen in de hennepeteelt

Dierenwelzijn in het vizier

De aard en omvang van dierenwelzijnszaken en de stand van zaken van de handhaving van de regelgeving op dat gebied in Nederland

Over leven na de moord

De gevolgen van moord en doodslag voor de nabestaanden van de slachtoffers en de ondersteuning door Slachtofferhulp Nederland

Met scherp schieten

Een onderzoek naar een aantal veiligheidsrisico's met betrekking tot de schietsport in Nederland

Georganiseerde voertuigcriminaliteit in Nederland

Een beeld van de omvang, kenmerken, werkwijzen en aanpak anno 2013

Het warme bad en de koude douche

Een onderzoek naar misstanden in nieuwe religieuze bewegingen en de toereikendheid van het instrumentarium voor recht en zorg

Portretten van notoire ordeverstoorders

Kenmerken en achtergronden van notoire ordeverstoorders binnen het voetbal

Gelegenheidsordeverstoorders?

Analyse van rondom grootschalige rellen aangehouden verdachten

Ondergaan of ondernemen

Ontwikkelingen in de aard en aanpak van afpersing van het bedrijfsleven

Raak geschoten?

Een onderzoek naar de werking van maatregelen tegen geweld en overlast rondom het betaald voetbal

Doordringen of doordrinken

Effectevaluatie Halt-straft Alcohol

Prostitutie in Nederlandse gemeenten

Een onderzoek naar aard en omvang, beleid, toezicht en handhaving in 2014

Aangifte onder nummer

Implementatie, toepassing en eerste resultaten van de nieuwe regeling 'Aangifte onder nummer'

Papier en werkelijkheid

Een hypothesevormend onderzoek naar de invloed van registratie-effecten op de omvang van de geregistreeerde jeugdcriminaliteit

Grensoverschrijdend slachtofferschap

Een inventarisatie van aard, omvang en aandachtspunten in verband met de effectuering van slachtofferrechten

Dieren Verboden

De toepassing van het houdverbod als bijzondere voorwaarde bij een voorwaardelijke straf

Kijk op jeugdcriminaliteit

Handvatten voor het opstellen van een periodieke trendrapportage jeugd- en jongerencriminaliteit en een overzicht van veelbelovende aanpakken

Stijging meldingen verwarde personen in de regio Rotterdam

Een onderzoek naar mogelijke verklaringen en wenselijke oplossingen

Missen we iets?

Een gebiedsanalyse in Rotterdam naar de omvang en aanpak van de jeugdcriminaliteit en eventuele 'witte vlekken' in dat beeld

De draad weer oppakken

Een follow-up onderzoek onder nabestaanden van slachtoffers van levensdelicten

Hoe lopen de hazen?

De stand van zaken in de aanpak van dierenmishandeling en dierenverwaarlozing

Focus op heling

Een onderzoek naar het functioneren van de helingmarkt, het beleid tegen en de gevolgen van heling

Van cijfers naar interpretatie

Een duiding van de kwantitatieve ontwikkelingen van de jeugdcriminaliteit

Wie is het slachtoffer?

Kenmerken van de doelgroep van het Schadefonds Geweldsmisdrijven en strategieën voor een beter doelgroepbereik

Radicalisering in de gemeente Arnhem

Resultaten van onderzoek onder mentoren, welzijnswerkers en jongeren

Duiding van problematisch jeugdgroepengedrag

Een theoretische verkenning en een praktische handreiking voor het veld

Prostitutie in beeld gebracht

Een onderzoek naar aard en omvang van zichtbare en onzichtbare prostitutie in Arnhem

De achterblijvers

Een evaluatie van het maatwerk voor achterblijvers van vermiste personen

Realiteit of registratie-effect?

De invloed van registratie-effecten op de daling van de geregistreerde jeugdcriminaliteit

Links-extremisme in beeld

Een verkennend onderzoek naar links-extremistische groeperingen in Nederland

Na het beslag

Een onderzoek naar door RVO inbeslaggenomen voorwerpen onderdeel Natuur en de afhandeling daarvan

Slachtoffers zoeken en vinden

Een onderzoek naar het werk van de kinderpornorechercheurs

Straatprostitutie in Nijmegen

Een evaluatie van de tippelzone en huiskamer aan de Nieuwe Marktsstraat in Nijmegen

Opschakelen

Onderzoek naar ongewenste gedragingen in de wielersport

Betonrot

Een kwalitatief onderzoek naar het fenomeen ondermijnende criminaliteit in Brabant-Zeeland, de effecten van en richtingen voor de overheidsaanpak

Hoog-risico honden, een bijtend probleem?

Een fenomeenonderzoek naar bijtincidenten en hondengevechten

De politieaanpak van etnisch profileren in Amsterdam

Een onderzoek naar effecten, criteria en meetbare indicatoren

Zo ziek als een hond?

Gezondheids- en socialisatieproblemen bij puppy's in Nederland in relatie tot de herkomst

Minderjarige slachtoffers van zedenmisdrijven gehoord

Een kwalitatief onderzoek naar de verhoorpraktijk

Downloaders van kinderporno;

een literatuuronderzoek

Criminelen achter het stuur

Aard en omvang van het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele activiteiten

Asielzoekers in het gareel?

Plan-, proces en effectevaluatie werking extra begeleiding- en toezichtlocaties

Afspraak is afspraak?

Evaluatie van de eenduidige landelijke afspraken rondom opsporing en vervolging van geweld tegen werknemers met een publieke taak

Panden met een luchtje

Een inventarisatie van aanpakken om verhuur van panden voor criminele doeleinden tegen te gaan

Ondermijning op en rond luchthaven Schiphol**Black Box?**

Een onderzoek naar opslagboxen in relatie tot criminaliteit: fenomeen en aanpak

Fietsdiefstal in Nederland

Van fenomeen naar aanpak

Sterk spul

Aard, omvang en ernst van de dopinghandel in Nederland

Voor de verandering

Een exploratief onderzoek naar pogingen tot het veranderen van seksuele gerichtheid en genderidentiteit in Nederland

Werken aan werk

Een evaluatie van penitentiare arbeid

Medische missers

De gevolgen en nasleep van medische incidenten en ervaringen met de ondersteuning van de gedupeerden door het Casemanagement Medische Incidenten

Jeugdproblematiek in Zwolle

Een onderzoek naar de omvang, aard en aanpak

Misdrijven in kinderschoenen

Een onderzoek naar de aanpak van 12- en 13-jarige misdrijfverdachten binnen en buiten het strafrecht

Misdaadcarrières voorkomen en doorbreken

Van analyse van het netwerk naar aanpak

Taxi

Malafide activiteiten en (ondermijnende) criminaliteit in de Amsterdamse taxibranche

Monitor leefbaarheid volkstuinen Rotterdam

Van beeld naar suggesties voor de aanpak

Van inzicht naar aanpak

Een onderzoek naar ondermijning in de amateursport in de regio Rotterdam

Grenzeloos!?

Een verkennend onderzoek naar het instrumentarium in relatie tot (veroordeelde) plegers van transnationaal seksueel kindermisbruik

Fatale politie-incidenten

Patronen bij fatale incidenten binnen de context van politietoetreden

Beelden van burgers over bejegening door de politie

Een herhalingsonderzoek naar meningen en ervaringen van Rotterdamse burgers inzake bejegening door de politie

Beïnvloed geweld

Evaluatie Wet middelenonderzoek bij geweldplegers (WMG)

Do or don't

Kennissynthese ingroeimechanismen en rekruteringsprocessen van jongeren in de georganiseerde criminaliteit

Jongeren en georganiseerde drugscriminaliteit in de regio Den Haag

Een onderzoek naar aard, omvang, voedingsbodems en preventie

Misdadige invloed

De invloed van criminele netwerken op jongeren in drie Arnhemse wijken

Less than lethal weapons voor de Mobiele Eenheid onderzocht

Een onderzoek naar vraag, (nieuw) aanbod en maatschappelijke acceptatie

Het (boven)lokale netwerk in Poelenburg en Peldersveld ontleed

De invloed van criminele netwerken op jongeren in twee buurten van Zaanstad

Het (boven)lokale netwerk in Paddepoel ontleed

De invloed van criminele netwerken op jongeren in een Groningse wijk

In het onderzoek 'Criminelen achter het stuur' (2019) concludeerden wij dat criminelen calculerend en systematisch gebruik maken van huurmotorvoertuigen bij het plegen van ernstige strafbare feiten. Denk hierbij aan de inzet van huurmotorvoertuigen voor ram- en plofkraak, druggerelateerde criminaliteit, liquidaties en terroristische acties. In andere woorden, criminelen misbruiken de bestaande legale constructies van de autoverhuursector. Het ministerie van Justitie en Veiligheid heeft het voornemen om de aanpak van het criminele gebruik van huurmotorvoertuigen te versterken. Hiervoor wil het ministerie weten hoe andere EU-lidstaten omgaan met deze problematiek. In deze publicatie beschrijven wij welke oplossingsrichtingen vanuit Europa interessant kunnen zijn voor de Nederlandse aanpak. Aanvullend tekenen wij op welke lessen we kunnen trekken uit de huidige Nederlandse praktijk. Ten behoeve van het onderzoek is een combinatie van deskresearch, interviews met (inter)nationale experts en documentanalyse toegepast.

Ondanks dat het probleem binnen Europa en elders in de wereld wijdverspreid wordt (h)erkend, is het aantal landen dat actief beleid voert beperkt. Op basis van de bevindingen uit het onderzoek concluderen wij dat Nederland voorloopt in de aanpak van het crimineel gebruik van huurmotorvoertuigen. Dit valt deels te verklaren door de gehanteerde fenomeenaanpak van politie, goede ervaring met publiek-private samenwerking en de focus op zowel preventie als repressie. We kunnen enkele relevante lessen trekken uit ervaringen vanuit het buitenland en de huidige Nederlandse praktijk. In deze publicatie tekenen we op welke oplossingsrichtingen interessant zijn om de Nederlandse aanpak van het crimineel gebruik van huurmotorvoertuigen te versterken.



ISBN 978-94-92255-63-1

