

HET GEHEIM VAN

de L.I.V. -Code



JAARVERSLAG 2006

de L.I.V. -Code

JAARVERSLAG 2006

LIV LANDELIJK INFORMATIECENTRUM
VOERTUIGCRIMINALITEIT



PROFIEL

Het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) is een samenwerkingsverband tussen de RDW, het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) en de Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV).

MISSIE LIV

Het LIV wil hét kenniscentrum betreffende voertuigcriminaliteit zijn. Het LIV realiseert dit door nauwe samenwerking tussen publiekrechtelijke en privaatrechtelijke organisaties. Door deze samenwerking ontstaat een betere informatie-uitwisseling waardoor voertuigcriminaliteit in een vroeg stadium kan worden gesignaleerd. Dit wordt gerealiseerd door enerzijds informatie-uitwisseling binnen de daarvoor geldende wettelijke bepalingen en anderzijds het ter beschikking stellen van elkaars informatiesystemen. Het LIV werkt voortdurend aan het bevorderen van naamsbekendheid en klantenbinding door optimale dienstverlening.

TAKEN LIV

Het LIV, dat is gehuisvest bij de RDW in Veendam en de KLPD in Driebergen, adviseert en ondersteunt de drie betrokken organisaties bij criminaliteitsvraagstukken en –projecten. Zo verschaft het LIV informatie ten behoeve van opsporingsonderzoeken en analyseert het statistieken, zoals diefstalcijfers. Door gegevens van deze drie organisaties te koppelen, verkrijgt het LIV een meer volledig en accuraat beeld van voertuigcriminaliteit. Het LIV wisselt daarnaast ook informatie uit met de RDW-keuringsstations, de afzonderlijke politiekorpsen en andere publieke opsporingsdiensten, individuele verzekeringsmaatschappijen en de stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (Avc).

PARTNERS

De Nederlandse politie bestaat uit 25 regionale korpsen en het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD). De 25 korpsen leveren een bijdrage aan veiligheid, leefbaarheid en de bestrijding van criminaliteit in hun eigen stukje Nederland. Het KLPD organiseert de landelijke politietaken. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is verantwoordelijk voor de Nederlandse politie als geheel.

De RDW bewaakt de veiligheid- en milieuaspecten van het (Nederlandse) voertuigpark. Van alle voertuigen beoordeelt de RDW of voldaan is aan wet- en regelgeving. Ook registreert de RDW de gegevens van ruim zeven miljoen voertuigen, hun eigenaren en bijbehorende documenten. De registers zijn een belangrijke informatiebron voor overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Zo vormt de RDW een verbindende schakel tussen overheid en markt.

De missie van de Stichting VerzekeringsBureau Voertuigcriminaliteit is het leveren van een substantiële bijdrage aan de beheersing van de schadelast die ontstaat door criminaliteit rond voertuigen, in het bijzonder de diefstal daarvan. De VbV behartigt ter zake de collectieve belangen van de Nederlandse verzekeraars, de voertuigbranche, de leasemaatschappijen en verhuurbedrijven van voertuigen en andere partijen die door voertuigcriminaliteit worden benadeeld. De VbV geeft door het uitwisselen van kennis en informatie operationel invulling aan de publiek-private samenwerking op het gebied van voertuigcriminaliteit.

WAT IS VOERTUIGCRIMINALITEIT?

Voertuigen zijn een belangrijke doelwit voor criminelen. Eén van de grootste problemen is diefstal. In 2006 zijn ruim 20.000 voertuigen gestolen. Ruim 12.000 hiervan waren personenvoertuigen, daarnaast werden duizenden aanhangwagens, motoren, caravans en bromfietsen ontvreemd. Een groot probleem voor de samenleving. Maar ook andere vormen van criminaliteit komen voor, zoals omkatten en vervalsing van documenten. Criminelen vinden steeds nieuwe wegen op het gebied van voertuigcriminaliteit. Bundeling van informatie, adequate opsporing en betere preventie helpen mede om het probleem te reduceren.

DIENSTEN EN PRODUCTEN

De diensten en producten van het LIV zijn:

1 **Fungeren als centraal meldpunt voertuigcriminaliteit**

Het LIV is het centrale meldpunt voertuigcriminaliteit voor de partners (de politie, verzekeraars en de RDW) en andere publieke opsporingsdiensten, individuele verzekeringsmaatschappijen en de stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc).

2 **Het maken van analyses en het geven van adviezen**

Het LIV verricht periodiek interdisciplinaire deskresearch door middel van recherche in relevante registers. Op basis daarvan maakt het adviezen op met betrekking tot opsporing en preventie. Deze adviezen worden verstrekt aan de participerende organisaties en, indien van toepassing, aan derden.

3 **Het coördineren van informatie-uitwisseling**

Het LIV heeft overzicht over alle projecten, overleggrema's, acties en onderzoeken op het terrein van voertuigcriminaliteit. Het LIV legt deze zaken systematisch en up-to-date vast. Zo kan het LIV verbanden leggen, analyseren en verder informeren.

4 **Het verlenen van ondersteuning**

Het LIV ondersteunt acties, controles en onderzoeken op het gebied van voertuigcriminaliteit met multidisciplinaire informatie. Afhankelijk van het soort actie gebeurt dit ter plaatse of op afstand. Hierdoor kunnen betrokken (opsporings-)instanties snel en adequaat optreden.

VERANTWOORDELIJKHEDEN EN BEVOEGDHEDEN

Het LIV is een publiek-privaat samenwerkingsverband tussen de KLPD, de RDW en de VbV. De organisatie is grotendeels ondergebracht bij de RDW. Dit is het meest efficiënt gezien de informatiesystemen die worden gebruikt en uit het oogpunt van de kostenefficiëntie. Het managementteam, gevormd door een manager van elke participerende organisatie is verantwoordelijk voor de aansturing. De dagelijkse leiding en beheersbevoegdheid liggen bij de manager van de RDW.

De minister van Justitie heeft het LIV bij afzonderlijke categoriale beschikking aangewezen als organisatie die voor de bestrijding van voertuigcriminaliteit onderzoek doet en rechercheert in informatiesystemen. Alle medewerkers van het LIV zijn bijzonder opsporingsambtenaar. Zij zijn beëdigd door de korpschef van de Regiopolitie Groningen, de directe toezichthouder van het LIV. In de Wet Politierregisters is vastgelegd dat tussen politie- en LIV-medewerkers een vrije uitwisseling van informatie mag plaatsvinden. Naast deze wettelijke regeling geldt voor de VbV de instellingsbeschikking van het ministerie van Justitie, de minister van Verkeer en Waterstaat en het privacyreglement van de RDW, waarin de informatie-uitwisseling met derden is geregeld.

INHOUD



Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit

- **RDW** Voertuiginformatie en -toelating
- **Politie** Korps landelijke politiediensten
- **VbV** Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit

	Pagina
Toezichhouders:	
“We mogen trots zijn op wat we hebben bereikt”	10
De klant aan het woord	12
Koos Spee: “Voertuigcriminaliteit blijft een agendapunt”	14
De klant aan het woord	16
Hoofd LIV: “Het LIV blijft werken aan het verbeteren van haar dienstverlening”	18
De klant aan het woord	20
Falsificaten	22
De klant aan het woord	24
Onderzoek & Opsporing	26
De klant aan het woord	28
Analyse	30
De klant aan het woord	32
Voertuigidentificatie	34
De klant aan het woord	36
Resultaten strategische activiteiten	38
De klant aan het woord	44
Vooruitzichten	46
De klant aan het woord	48
Financieel overzicht	51
Adressen	55

“WE MOGEN TROTS ZIJN OP ONZE KENNIS EN KUNDE EN OP WAT WE HEBBEN BEREIKT”

Het LIV viert begin 2007 haar vijfjarig bestaan. Dat wordt het eerste jubileum voor het LIV, een goed moment voor heroriëntatie. Daar is het omgevingsonderzoek dat LIV uit laat voeren dan ook voor bedoeld: het eigen functioneren onder de loep nemen om te zien waar het beter kan. Maar wat er ook uitkomt, één ding staat voor Hans Drayer, plaatsvervangend hoofd van de Dienst Operationele Ondersteuning & Coördinatie, als een paal boven water: “Er moeten nog vele jubilea volgen.”

Nicolien Ketelaar, voorzitter van het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) en Johan Hakkenberg, directeur RDW, staan daar volledig achter. “We doen het goed in Nederland, ons diefstalcijfer is één van de laagste in Europa. Vorig jaar is het aantal voertuigdiefstallen alweer gedaald. Het risico dat een personenauto wordt gestolen, is in de afgelopen tien jaar zelfs gehalveerd. Het LIV levert daar een belangrijke bijdrage aan,” stelt Ketelaar.

INNOVATIEF DENKEN

Maar op de lauweren gaan rusten, is er niet bij. Want gelegenhediefstallen mogen dan afnemen, het aantal diefstallen door professionele criminelen neemt toe. Het gaat dan vooral om auto's jonger dan vier jaar. Hiervan wordt maar een klein deel teruggevonden. “Naarmate wij beter bestrijden, bedenkt men andere vormen van criminaliteit. Je stuit steeds meer op de harde kern van voertuigcriminelen, zij die beschikken over de goede middelen,” aldus Hakkenberg. Het werk van het LIV zal dan ook steeds complexer worden. “We moeten allereerst goed blijven luisteren naar de klant, hoe kunnen we aan hun verwachtingen voldoen of deze zelfs overtreffen. Bovendien moeten we innovatief blijven denken,” vindt Ketelaar, “Het LIV

doet het fantastisch, maar je hebt het wel meestal over achteraf, dus als de criminaliteit al een feit is. Op het gebied van preventie liggen er ook nog kansen genoeg. Zo zullen we voertuigvolgsystemen in de toekomst steeds vaker gebruiken, ook omdat ze goedkoper worden. En momenteel wordt onderzoek gedaan naar microdotting (verfdeeltjes met het chassisnummer).”

UITBOUWEN

De analyses van het LIV maken het mogelijk trends in voertuigcriminaliteit op de voet te volgen en waar mogelijk te voorkomen. Hakkenberg: “Bij de deelnemende partijen is zoveel informatie beschikbaar waar we wat mee kunnen. Op het gebied van analyse valt er nog veel te halen. De rol van analyses binnen het LIV zal in de toekomst dan ook groter worden. Het is een kwestie van de bestaande mogelijkheden verder uitbouwen.”

UNIEK

Het LIV zal in ieder geval niet stil blijven staan. Met het eerste lustrum in zicht is eind 2006 gestart met een omgevingsonderzoek. Op basis van interviews met diverse in- en externe partijen krijgt het LIV meer inzicht in haar functioneren en worden relevante strategische ontwikkelingen in kaart gebracht. Dit onderzoek wordt in de loop van 2007 afgerond en zal suggesties opleveren om het LIV beter op de kaart te zetten en nog klantgericht, professioneler en efficiënter te gaan werken. “We mogen trots zijn op onze kennis en kunde en op wat we hebben bereikt,” zegt Drayer, “Maar ik zie nog veel meer mogelijkheden. Dit is een unieke publiek-private samenwerking, die zou je ook door kunnen trekken naar andere gebieden zoals vaartuigcriminaliteit of lading. Op allerlei gebieden waar de belangen van het bedrijfsleven en de politie elkaar raken kun je meer gaan samenwerken om het land veiliger te maken. Want dat is toch waar we het uiteindelijk voor doen.”


28 maart 2007



Johan Hakkenberg
RDW




Hans Drayer

Nicolien Ketelaar





*“het is een geven en nemen
van informatie”*

Alie Stant is teammanager binnen de unit Erkenningen & Toezicht bij de RDW. Deze unit houdt toezicht op het naleven van de voorschriften door erkenninghouders en op degenen aan wie een handlaarskenteken is afgegeven.

Het toezicht op de door RDW erkende bedrijven gebeurt door middel van bedrijvenbezoeken door bedrijvencontroleurs. Voor heel Nederland zijn er 25 bedrijvencontroleurs op een totaal van 22.000 erkenninghouders. “Zij bezoeken elke klant in principe één keer per twee jaar. Uitgezonderd de erkenninghouder die volgens het doelgroepenbeleid vaker bezocht dient te worden en als het verscherpt toezicht daar aanleiding voor geeft. Het is een geven en nemen van informatie bij onze unit. Wij krijgen informatie, van het LIV bijvoorbeeld, maar ook via de Belastingdienst. Bijvoorbeeld over voertuigen die in de bedrijfsvoorraad staan geregistreerd maar vervolgens toch op de weg worden gesignaleerd, of over katvangers. Op grond van die informatie starten wij een nader onderzoek naar zo'n erkenninghouder. Maar het gebeurt natuurlijk ook andersom: de bedrijvencontroleur hoort en ziet ook wel eens zaken die niet door de beugel kunnen.” Een goed voorbeeld van de samenwerking tussen het LIV en de unit E&T

is het onderzoek naar malafide autobedrijven dat in 2006 is gestart. Het LIV brengt dubieuze autobedrijven in kaart die zich mogelijk bezighouden met criminele praktijken. Het LIV baseert zich hierbij op informatie van meerdere partijen, waaronder de unit E&T.

ZAKELIJKER

De samenwerking tussen de unit E&T en het LIV is geformaliseerd in een overeenkomst waarin is vastgelegd hoe en welke informatie kan en zal worden uitgewisseld. “De relatie wordt zakelijker. Maar ook beter. Waar het contact voorheen formeel via de teammanager verliep, staan medewerkers nu rechtstreeks met elkaar in contact. Ze weten elkaar te vinden en zoeken elkaar ook op. De informatievoorziening naar de bedrijvencontroleurs is daarom enorm verbeterd. De uitwisseling tussen medewerkers die in de afgelopen jaren plaats heeft gevonden, levert hier ook een positieve bijdrage aan. Zo zijn bedrijvencontroleurs bij het LIV in de leer geweest. Ze weten nu hoe het plaatsen van een Wachten op Keuren-signaal (een voertuig moet eerst door de RDW worden goedgekeurd voor het weer de openbare weg op mag) in zijn werk gaat en wat daar allemaal bij komt kijken. Ook heeft een medewerker van het LIV bij ons in de keuken kunnen kijken en gezien dat er heel wat bij komt kijken voor je erkenninghouder kunt worden. Daar bestond een vertekend beeld over.”

“VOERTUIGCRIMINALITEIT BLIJFT EEN AGENDAPUNT”

Ze brengen zaken boven tafel waar gewone politiekorpsen niet aan toe komen.” Mr. Koos Spee van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) laat er geen twijfel over bestaan: het LIV heeft een grote toegevoegde waarde.

Het BVOM heeft een toezichthoudende rol op het LIV en komt in beeld als er problemen zijn. “We zijn ervoor verantwoordelijk dat zaken op een nette manier worden afgehandeld, dan heb je het bijvoorbeeld over de werkzaamheden die voortvloeien uit de portefeuille voertuigcriminaliteit en de aanwijzing tot buitengewoon opsporingsambtenaar. Het BVOM is een organisatie met een breed netwerk op het gebied van verkeer en vervoer. En waarschijnlijk voornamelijk bekend van het toezicht op het naleven van de verkeersregels, zo is Koos Spee regelmatig in de media te zien en te horen om hier een toelichting op te geven. Maar het BVOM beperkt zich niet tot verkeershandhaving, ook voertuigcriminaliteit staat op de agenda. “Er is echt een probleem met het stelen en vervolgens strippen van auto’s. We zouden eigenlijk zo snel mogelijk moeten overgaan op microdotting, dus alle onderdelen zodanig kenmerken dat ze zijn te herleiden tot een bepaald voertuig. Dat zou af-fabriek moeten gebeuren, op alle vitale onderdelen. Zolang dat niet het geval is, blijven criminelen voertuigen stelen en strippen. We moeten dus, samen met het LIV, proberen te achterhalen wie die onderdelen verkopen. Welke criminelen zijn dat nu die voertuigen stelen en onderdelen verkopen?” Het onderzoek naar malafide garagebedrijven waar het BVOM opdracht toe heeft gegeven, past in deze aanpak. Het LIV spoort, op basis van informatie van handhavers en controleurs, garagebedrijven met een luchtje op. “Er zit ergens een netwerk. Als criminelen die onderdelen niet meer kwijt kunnen, zullen ze ook geen auto’s meer strippen. Dat heeft dan geen zin meer, je afzetmarkt is immers verdwenen.”

GEDREVEN

Koos Spee heeft zelf niet veel contact met het LIV. “Er zit iemand binnen het BVOM die voertuigcriminaliteit onder zijn hoede heeft. Maar ik ben wel een aantal keren bij het LIV geweest. En ik hoor er veel goede berichten over. Wat ik steeds hoor is dat ze ontzettend gedreven zijn. Ze verrichten veel nuttig werk ten behoeve van onder andere de politie en de verzekeraars. Nederland vaart daar wel bij. De voertuigcriminaliteit in Nederland is lager dan in de ons omringende landen. Maar criminelen zijn inventief. En vinden steeds nieuwe manieren om er hun voordeel mee te doen. Het stelen van auto’s en onderdelen is daar een voorbeeld van. Maar vorig jaar is er ook ophef geweest over het terugdraaien van de kilometerstand, en het wel of niet goed doen van de APK. Garages die zaken in rekening brengen die ze niet hebben gedaan. Gewone burgers die in goed vertrouwen naar een garagebedrijf gaan om een auto te kopen of laten keuren zijn daar de dupe van. Dat zijn ook zaken waar we wat aan moeten doen. Voertuigcriminaliteit blijft een agendapunt.”



“Het LIV pakt zaken serieus op”

Guus Wesselink is directeur van de stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc), net als het LIV een publiek-privaat samenwerkingsverband. Het Ministerie van Justitie, de RDW, de Raad van Hoofdcommissarissen van Politie, het Openbaar Ministerie, het Verbond van Verzekeraars, de ANWB, de RAI-vereniging, de BOVAG en sinds kort Transport en Logistiek Nederland werken hierin gezamenlijk aan de bestrijding van voertuigcriminaliteit.

De stichting AVc is het centrale coördinatiepunt voor de aanpak van voertuigcriminaliteit in Nederland en staat in nauw contact met het LIV. “Harry Blaauw, hoofd LIV, neemt twee keer per maand deel aan ons werkoverleg.” De stichting AVc bestaat officieel sinds 1997 en heeft in die tijd al veel bereikt. “De organisatie is nu op orde, partijen weten ons te vinden en we hebben de beschikking over eenduidig cijfermateriaal zodat we de ontwikkeling van voertuigcriminaliteit kunnen volgen en weten

waar we op moeten sturen. Het LIV levert ons de cijfers en analyses.” In de eerste jaren zijn vooral de grote gaten dichtgegooid, de mazen die het de crimineel makkelijk maken om zich een voertuig onrechtmatig toe te eigenen. En is er veel expertise opgebouwd.

MALAFIDE HANDEL

Het LIV levert niet alleen cijfers en analyses aan de stichting AVc, maar participeert ook in een aantal projecten. “Malafide handel is een project waar het LIV een grote rol in speelt. Met behulp van informatie van meerdere partijen - zoals gemeenten, provincies, de Bovag, de RDW en AutoRecyclingNederland - worden malafide autobedrijven die zich mogelijk bezighouden met criminele praktijken in kaart gebracht. Tegen een aantal bedrijven is al proces-verbaal opgemaakt. Verder werkt het LIV mee in projecten op het gebied van erkenningen en katvangers. En het monitoren van diefstalcijfers is eigenlijk ook een continu project.” De stichting AVc gaat ook de grens over. “We worden door de politie en andere buitenlandse instanties regelmatig gevraagd om te helpen bij het vormen van een goed internationaal beleid tegen voertuigcriminaliteit. Daarin speelt EUCARIS altijd een rol. Zo hebben we vorig jaar ‘Roemenië opgeleid’. Bij zo’n project gaat er ook iemand van het LIV mee. Wij zijn goed te spreken over de samenwerking. Het LIV pakt zaken serieus op.”

HET LIV BLIJFT WERKEN AAN HET VERBETEREN VAN HAAR DIENSTVERLENING

In de eerste jaren van ons bestaan hebben we een goede naam opgebouwd. Bovendien weten partijen ons steeds beter te vinden. De hoge opkomst op de LIV-dag is daar het bewijs van.” Harry Blaauw, hoofd LIV, is dan ook trots op zijn organisatie. Maar het LIV blijft werken aan het verbeteren van haar dienstverlening. Zo wordt door middel van een omgevingsonderzoek het eigen functioneren kritisch onder de loep genomen.

Het LIV kan terugkijken op een veelbewogen jaar. In 2006 werd de organisatie wijziging afgerond met het invoeren van een front office. “We hebben de zaken intern inmiddels behoorlijk op orde. Maar waar het natuurlijk om gaat is dat klanten nu beter en sneller worden geholpen.” De invoering van een gezamenlijk informatiesysteem die in 2006 plaatsvond, draagt hier ook aan bij. Alle medewerkers verspreid over de drie locaties beschikken zo snel over dezelfde informatie. “Het is dan niet meer afhankelijk van het geheugen of mensen of zaken al bij ons bekend zijn. Al die informatie is met één druk op de knop op te vragen. Bovendien zie je als je alles vastlegt hoeveel werk er wordt verzet. Je staat er versteld van! Dat vind ik wel top. Wat ik ook top vind, is hoe medewerkers al die veranderingen hebben opgepakt. Iedereen heeft er de schouders ondergezet en alles is redelijk vlekkeloos verlopen. Natuurlijk zijn er in het begin altijd wat schoonheidsfoutjes maar die waren makkelijk te verhelpen.”

ONDERZOEK

Het LIV heeft meer stappen gezet in 2006. Want ondanks dat steeds meer partijen de weg naar het LIV weten te vinden, bleek in het rapport van het Wetenschappelijke Onderzoeks- en DocumentatieCentrum (WODC) door de werkgroep Beke dat vorig jaar verscheen dat zij het LIV niet officieel

erkenden als hét loket voor voertuigcriminaliteit. Deze werkgroep gaf de aanbeveling het LIV anders in te richten. Eind 2006 is daarom gestart met een omgevingsonderzoek door de Holland Consulting Group. Dit onderzoek, onder meer gebaseerd op interviews met diverse in- en externe partijen, zal het LIV meer inzicht verschaffen in haar functioneren. “We laten onderzoeken hoe de samenwerking met de drie partijen verloopt, kan dat misschien nog beter? Maar ook hoe klanten de kwaliteit van de dienstverlening ervaren, hoe staat het met onze naamsbekendheid en hoe zit het met de juridische status van het LIV? Verder wordt er ook gekeken naar welke nieuwe samenwerkingsverbanden of nieuwe toepassingen er mogelijk zijn en welke internationale kansen er liggen voor het LIV.” Het onderzoek wordt in 2007 afgerond en zal suggesties opleveren om nog professioneler en klantgerichter te gaan werken en het LIV nog beter op de kaart te zetten. In het kader van professionalisering heeft het LIV in 2006 ook een eigen EDP-goedkeuring (Electronic Data Processing; een EDP-audit is een onafhankelijke beoordeling van de betrouwbaarheid, beveiliging, effectiviteit en efficiency van geautomatiseerde informatiesystemen, de infrastructuur en de organisatie daaromheen) verworven. In voorgaande jaren lifte het LIV mee op de EDP-audit van de RDW. “Wij zijn trots dat we een betrouwbaarheidsverklaring van KPMG hebben. Een afschrift is dan ook in dit jaarverslag gevoegd.”

VOORTBOUWEN

Maar onbetwist hoogtepunt in 2006 was toch wel de LIV-dag. “Het was voor het eerst in ons bijna vijfjarig bestaan -begin 2007 vierden we ons eerste lustrum - dat we een bijeenkomst van een dergelijke omvang organiseerden.” De dag was bestemd voor medewerkers van de politie, het VbV en de RDW en het LIV zelf en had als doel het LIV hernieuwd op de kaart te zetten en aan te geven wat de ontwikkelingen zijn. “Met 300 bezoekers kun je zeker van een goede opkomst spreken. Dat zegt toch wel iets over het LIV. Het is nu een kwestie van voortbouwen op de goede naam die we de afgelopen jaren hebben opgebouwd. Op naar het volgende jubileum!”



“Zonder het LIV zou het vergaren van minder informatie me méér tijd kosten”

Cees Goris is forensisch technisch onderzoeker bij het Cluster Verkeer van de politie in Groningen. “Een hele mondvol maar het houdt in dat ik onderzoek doe voor justitie. Onderzoek op het gebied van voertuigidentificatie en voertuigfraude in de breedste zin van het woord.” Hij is als lid van het Permanent Auto Team bijna dagelijks op pad.

“We krijgen verzoeken om informatie van bijvoorbeeld de Belastingdienst, de Fiscale Inlichtingen en Opsporingsdienst (FIOD), keuringsstations, collega’s en heel af en toe ook van een burger. Dan ga ik op onderzoek uit. Op jaarbasis onderzoeken we ruim 400 auto’s, dus ongeveer een auto per dag. Met ruim 80% daarvan is echt iets aan de hand. Die zijn bijvoorbeeld omgekat. Dus gestolen, nummer van een sloper erin en dan laten keuren. Of men laat een schade-auto waarvoor de BPM nog moet worden afgedragen, keuren. Om hem daarna weer op te lappen. Zonder het Wachten Op Keuren-signaal zou je die nooit meer terugzien.” Daarnaast bezoekt Cees één

keer per twee weken een keuringsstation waar hij door keurmeesters geselecteerde auto’s aan een nader onderzoek onderwerpt. En hij neemt regelmatig deel aan verkeerscontroles, de zogenaamde ‘ochtendglorcontroles’. “We zoeken steeds een traject uit op de oost-west route, er verdwijnen namelijk nog steeds auto’s naar Oost-Europa.” Bij deze controles is het LIV vaak ook aanwezig.

COMPLEET BUREAU

Het LIV is een belangrijke partner voor Cees en zijn collega’s. “We halen heel veel informatie - over bijvoorbeeld de kilometerstand, het chassisnummer of de papieren - voor onderzoeken waar we mee bezig zijn bij het LIV vandaan.” Die onderzoeken variëren van onderzoeken naar één enkel voertuig tot gerechtelijke vooronderzoeken over een groep mensen die zich bezighoudt met frauduleuze handelingen met voertuigen. “Als ik bij een garage rondloop en ik zie iets vreemds dan heb ik daar snel informatie over nodig. Het LIV levert mij die. Het grote voordeel is dat het nu echt een compleet bureau is, met verschillende disciplines die mij kunnen helpen bij het vinden van informatie. Het schadeverleden vanuit het VbV, informatie uit de registers van de RDW en dan zit ook de politie er nog bij. Zonder het LIV zou het vergaren van minder informatie me méér tijd kosten. En dan kan de vogel al gevlogen zijn..”

	2003	2004	2005	2006
Dossiers valse rij- en kentekenbewijzen	160	356	298	257
Onderzoek falsificaten	629	143	170	93
Voorlichting falsificaten	145	332	371	187

2006* = inclusief de productie LIV Driebergen

FALSIFICATEN

De unit Falsificaten onderzoekt aan de RDW aangeboden documenten zoals rijbewijzen en kentekenbewijzen indien er twijfel bestaat over de echtheid. Tevens is deze unit een expertisegroep voor de politie en fraudecoördinatoren van de verzekeringsmaatschappijen.

TELEFONISCH STEUNPUNT

De unit Falsificaten is het telefonisch steunpunt voor verschillende opsporingsdiensten zoals politie, douane en de Koninklijke Marechaussee. De unit heeft specimen van de meeste typen rij- en kentekenbewijzen. Als een opsporingsdienst een onbekend rij- of kentekenbewijs aantreft, wordt aan de hand van de kenmerken van een specimen vastgesteld of het om een echt rij- of kentekenbewijs gaat of dat het mogelijk vals is. Bestaat er twijfel dan wordt het in beslag genomen en naar het LIV gestuurd voor nader onderzoek. De meeste vragen hadden in 2006 betrekking op documenten uit Oostbloklanden.

VERVALSINGEN

In 2006 was een duidelijke daling in valse kentekenbewijzen waar te nemen, een logisch gevolg van de afname van autodiefstal. Op het gebied van rijbewijzen is een tendens te zien naar het vervalsen van rijbewijzen op creditcardformaat. Dit rijbewijs werd in Nederland begin oktober ingevoerd maar bestond in een aantal Europese landen al langer. De valse card model rijbewijzen die worden aangetroffen, zijn in veel gevallen van bijzonder goede kwaliteit.

VOORLICHTING

Waar het aantal onderzochte documenten in 2006 afnam, zijn de activiteiten op het gebied van voorlichting flink toegenomen. Een lesblok over rij- en kentekenbewijzen heeft inmiddels een vaste plaats ingenomen in de opleiding Technische Recherche Module Document Onderzoek aan de Politieacademie in Zutphen. Medewerkers van het LIV geven dit lesblok twee keer per jaar. Daarnaast is in 2006 eenzelfde lesblok ook onderdeel gaan uitmaken van de opleiding voor documentdeskundigen bij de Koninklijke Marechaussee in Apeldoorn. Ook dit lesblok wordt twee keer per jaar gegeven door medewerkers van het LIV.

Maar ook op groepsniveau wordt er binnen de diverse politieregio's veel voorlichting gegeven over de echtheidskenmerken van documenten. Daarnaast heeft de unit meegewerkt aan een aantal themadagen voor documentdeskundigen.

NASLAGWERK

De unit heeft ook medewerking verleend aan een in 2006 verschenen boek over voertuigcriminaliteit ('Forensic investigation of stolen-recovered and other crime-related vehicles'). Dit naslagwerk voor elke opsporingsambtenaar belicht alle denkbare aspecten van voertuigcriminaliteit van onderzoek van autosleutels, uitgebrande en te water geraakte voertuigen tot documentonderzoek. Falsificaten heeft informatie geleverd voor het hoofdstuk dat is gewijd aan documentonderzoek. Dit hoofdstuk beschrijft onder andere de echtheidskenmerken van de verschillende documenten met voorbeelden en de typen fraude.



“Het LIV beschikt over een schat aan informatie”

Henny van Gerrevink is fraudecoördinator met het aandachtsgebied verkeer op de afdeling Risicobeheer bij Centraal Beheer Achmea. “Ik probeer onduidelijkheden boven water te halen. Als een schadecorrespondent in een dossier een fraude-indicator aantreft, gaat er een seintje naar Risicobeheer.

“Zo’n fraude-indicator is bijvoorbeeld een jonge man met een snelle auto die op zaterdagavond rond een uur of twee een eenzijdig ongeluk veroorzaakt. Dan kan er alcohol in het spel zijn. Maar dat hoeft natuurlijk niet. Een ander voorbeeld is iemand die zich heeft bijverzekerd voor diefstal. Als die persoon dan melding maakt van diefstal en de auto wordt vervolgens teruggevonden met aanrijdingsschade maar geen braaksporen, is dat op zijn minst opvallend. Ook dat vergt nader onderzoek.”

VOORZICHTIGER

Hoewel Centraal Beheer Achmea zelf ook de nodige expertise in huis heeft, is de infor-

matie van het LIV voor hen onmisbaar. “Het LIV beschikt over een schat aan informatie. Over rijbewijzen, de historie van een voertuig en tenaamstellingen. Allemaal informatie die ons kan helpen een zaak op te helderen. Maar het is tweerichtingsverkeer. Wij vragen informatie van het LIV én leveren informatie.” Het contact met het LIV is tegenwoordig wel minder frequent dan vroeger. Een gevolg van de invoering van de Wet Bescherming Persoonsgegevens. “Vroeger werd er heel veel informatie uitgewisseld. Tegenwoordig zijn we wat voorzichtiger. We zijn immers wel met informatie over mensen bezig. Een nader onderzoek naar een voertuig is natuurlijk geen probleem. Maar als wij gegevens willen opvragen over bepaalde personen, vragen we ze daar een machtiging voor. De informatie-uitwisseling met het LIV is ook aan regels gebonden. Binnen onze organisatie zijn er nu vaste aanspreekpunten voor het LIV, waarvan ik er één ben. Want het LIV wil ook weten wie er aan de telefoon is. Niet iedereen krijgt zomaar informatie van hen. Dat vind ik logisch. Je zou zelf immers ook niet willen dat jouw gegevens zomaar aan iedereen worden doorgegeven.”

	2003	2004	2005	2006
Dossiers ondersteuning onderzoeken	350	217	234	586
Dossiers informatie ad hoc onderzoeken	4200	1618	933	5339

2006* = inclusief de productie LIV Driebergen

ONDERZOEKEN & OPSPORING

De unit Onderzoeken & Opsporing ondersteunt opsporingsinstaties bij onderzoek naar voertuigcriminaliteit. De medewerkers verlenen de klant zowel op afstand als op locatie assistentie door het verstrekken van informatie over onder meer kentekens, eigenaars/houders en verdere gegevens uit het kentekenregister. De input van deze unit geeft dikwijls een stevige impuls aan het onderzoek.

ONDERZOEKEN

Het LIV verleende ook in 2006 weer ondersteuning aan enkele tientallen vaste politieteams. Het gaat dan voornamelijk om grotere onderzoeken naar georganiseerde voertuigdiefstallen en soms ook om onderzoeken naar voertuiggerelateerde criminaliteit, zoals bijvoorbeeld witwaspraktijken of fraude door garagebedrijven. Maar de unit levert ook een bijdrage aan preventie van criminaliteit, bijvoorbeeld bij garagebedrijven. Door de toenemende beveiliging van nieuwe voertuigen gaan criminelen steeds verder om de sleutel te bemachtigen, zij schuwen geweld vaak niet. De unit Onderzoeken & Opsporing dringt daarom aan op een goed sleutelbeheer. De unit levert ook ondersteuning aan andere opsporingsdiensten, zoals de FIOD, de douane en de Koninklijke Marechaussee. Die ondersteuning varieert van telefonische hulp tot bijstand op locatie, zoals zoekingen van woningen of bedrijven, zodat gevonden voertuigen en documenten ter plaatse kunnen worden onderzocht. Daarnaast levert de unit ook ongeveer één keer per maand ondersteuning op locatie bij verkeerscontroles.

SLOWAKIJE

In 2006 legde de unit de eerste contacten in Slowakije. De Dienst Internationale Politiesamenwerking (DINPOL) organiseerde een trainingsweek voor Slowaakse politiemensen die direct betrokken zijn bij het vaststellen van de identiteit van voertuigen die in Slowakije worden toegelaten

of gecontroleerd. Samen met de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit en de politie bood de unit een lesprogramma aan. Dit omvatte onder andere een instructie over Nederlandse kentekenbewijzen en andere voertuigdocumenten. Daarnaast was er extra aandacht voor de exportdocumenten, het transitokenteken (met dit tijdelijke kenteken mogen voertuigen zonder (Nederlands) kenteken toch de weg op) en de kentekenplaatmodellen die worden gebruikt in Nederland. De collega's van de politie gaven instructie in het controleren en vaststellen van de identiteit van voertuigen.

De Slowaakse politiemensen zullen hun vragen met betrekking tot Nederlandse voertuigen en documenten nu rechtstreeks aan het LIV stellen. In een later stadium kunnen vragen worden gesteld via een Rechtshulpverzoek zodat zaken ook officieel in een proces-verbaal kunnen worden verwerkt.

ZEEHAVENS

Het LIV maakt deel uit van het samenwerkingsverband Seaport Information and Communication (SIC), waarin ook de dienst Nationale Recherche Informatie (dNRI) en politiediensten in een groeiend aantal Europese landen zitten. In 2006 is er weer vier keer een internationale actie van een week gehouden. Naast vier havens in Nederland – in Amsterdam, Rotterdam, Vlissingen en de Eemshaven – werken daar ook havens in België, Ierland, Duitsland, Spanje, Portugal, Italië en Griekenland aan mee. De Eemshaven en de havens in Griekenland en Portugal namen in 2006 voor het eerst deel aan deze acties. Het LIV biedt operationele ondersteuning tijdens deze weken. Tijdens dergelijke controles worden onder andere exportbedrijven, opslagterreinen en havenkades ter controle bezocht. Samen met de douane brengt het LIV zendingen en bestemmingen in kaart en stelt aan de hand daarvan een risico-analyse op. Deze analyse biedt ondersteuning bij het opsporen van gestolen voertuigen. West-Afrika blijft een populaire bestemming, niet alleen voor de duurdere voertuigen. Pick-ups blijven onverminderd populair. In 2005 en 2006 is een behoorlijk aantal gestolen pick-ups, die waren bestemd voor export naar Kaapverdië, teruggevonden. Deze pick-ups waren veelal gestolen in Spanje en Portugal van waaruit ze naar Rotterdam reden om daar in te schepen richting Afrika. Ook een bepaald type bestelbusje blijkt heel populair te zijn in West-Afrika, omdat ze duurzaam zijn en voorzien van eenvoudige techniek en dus makkelijk te onderhouden. Hiervan zijn ook meerdere gestolen exemplaren aangetroffen tijdens de SIC-controle-acties. In 2006 zijn tijdens de controle-acties in Nederland in totaal enkele tientallen voertuigen teruggevonden met een gezamenlijke waarde van enkele miljoenen euro's.



“Het LIV zit met beide voeten in de klei”

Werner Postma is projectcoördinator bij de stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc). AVc is een publiek-private samenwerking – de RDW is ook één van de deelnemers hierin – die een coördinerende rol vervult bij de bestrijding van voertuigcriminaliteit. Werner Postma houdt zich onder meer bezig met projecten, zoals Schadevoertuigen, Microdots en Statistieken. Bij al die projecten komt hij het LIV regelmatig tegen.

“Het is heel nuttig om projecten te toetsen aan de praktijk. Je kunt voertuigcriminaliteit op verschillende manieren bestrijden. Maar welke is nou het meest effectief? Het LIV functioneert als onze ogen en oren. Wij werken op projectniveau en zitten verder verwijderd van de praktijk. Het LIV zit met beide voeten in de klei en heeft een goed overzicht van wat er gaande is op dat moment. Die informatie

hebben wij nodig om ons werk goed te doen. Zo hebben we recent een project gestart voor de aanpak van diefstal van jonge voertuigen omdat uit analyses van het LIV bleek dat deze categorie steeds meer gestolen wordt.”

MAATREGELLEN

Een belangrijk product dat het LIV aan AVc levert zijn de cijfers over voertuigcriminaliteit. Die geven inzicht in hoeveel auto's er zijn gestolen, waar, welke merken en hoeveel daarvan weer zijn teruggevonden. “Maandelijks publiceren wij de actuele cijfers over voertuigdiefstal en elk half jaar geven we een persbericht uit op basis van de gegevens van het LIV. Daar komt altijd veel reactie op. Cijfers houden het onderwerp levend.” In 2006 was er nog geen informatie over de diefstallen per type beschikbaar, alleen per automerk. Met de invoering van het nieuwe systeem bij het LIV komt deze informatie in de loop van 2007 wel beschikbaar. “Dan kun je veel gerichtere maatregelen nemen, bijvoorbeeld het verplicht stellen van voertuigvolgsystemen voor een veel gestolen type auto. De cijfers vormen aanleiding om te praten over de kwaliteit van de beveiliging. Het LIV weet ontzettend veel. En het nieuwe systeem geeft toegang tot nog meer informatie. Dat biedt nog zoveel mogelijkheden. Ze zitten op een berg met goud!”

	2003	2004	2005	2006
Analyse	42	65	53	90
Voorlichting	36	27	47	55
Projecten	23	32	39	18

2006* = inclusief de productie LIV Driebergen

ANALYSE

De unit Analyse analyseert onder meer diefstalcijfers en maakt analyses van trends in de voertuigcriminaliteit. Ook is deze unit verantwoordelijk voor voorlichting over en advisering in voornamelijk nieuwe projecten van de RDW. Doordat het LIV in een vroeg stadium is betrokken bij nieuwe projecten kon de fraude-impact door de geleverde adviezen en analyses worden beperkt.

VOERTUIGDIEFSTALLEN

Het aantal voertuigdiefstallen neemt nog steeds af. Deze trend was in voorgaande jaren ook al waarneembaar en zet nog steeds door. De cijfers laten desondanks een lichte stijging zien maar dit is te wijten aan de brom- en snorfietzen die sinds vorig jaar ook zijn gekentekend. Vooral de diefstal van personenauto's in de leeftijdscategorie van vier tot achttien jaar liep terug. Ondanks de terugloop van het aantal voertuigdiefstallen bleef de schadelast nagenoeg gelijk. Dit komt omdat met name de gelegenheidsdiefstallen zijn afgenomen, maar de professionele voertuigcriminelen zich steeds meer op jongere en duurdere auto's richten. De auto is dan handelaar, bestemd om te exporteren of te strippen en de onderdelen los te verkopen. Eén op de vijf gestolen auto's is jonger dan drie jaar. Ook voertuigen van negentien jaar en ouder, zogenaamde oldtimers, worden meer gestolen. Daarnaast daalt het aantal teruggevonden voertuigen. Vooral jongere auto's (tot vier jaar) worden minder vaak teruggevonden.

MODUS OPERANDI

Auto's worden steeds beter beveiligd, zo zijn duurdere exemplaren bijvoorbeeld voorzien van een voertuigvolgsysteem. Ze zijn dan ook steeds moeilijker te stelen. De crimineel wordt daarom steeds vindingrijker en ontwikkelt zich tot een computerspecialist: met de juiste kennis kan hij met een

laptop een auto manipuleren. Ook geweld gaat steeds meer een rol spelen bij voertuigdiefstal. De professionele crimineel breekt vaker in in woningen om de autosleutel te stelen en gaat geweld niet uit de weg.

De unit volgt alle ontwikkelingen op de voet en brengt aan de hand van haar analyses adviezen uit aan de deelnemende partijen binnen het LIV maar ook aan bijvoorbeeld de autobranche.

MALAFIDE AUTOBEDRIJVEN

In 2006 is in opdracht van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) gestart met een onderzoek naar malafide autobedrijven. Het LIV brengt dubieuze autobedrijven in kaart die zich mogelijk bezighouden met criminele praktijken. De benodigde informatie komt van handhavers en controleurs zoals gemeenten, provincies, Bovag, Stiba, AutoRecyclingNederland (ARN), politie en de unit Erkenningen & Toezicht van de RDW. Na grondige analyse van alle gegevens heeft het LIV in eerste instantie proces-verbaal opgemaakt tegen 12 bedrijven. Nog eens ruim 100 verdachte bedrijven zullen in 2007 worden aangepakt.

ZEEHAVENS

Vier keer per jaar neemt het LIV deel aan controles in vier zeehavens in Nederland. Dit gebeurt in het kader van het samenwerkingsverband Seaport Information and Communication (SIC), waarin ook de dienst Nationale Recherche Informatie (dNRI) en politiediensten in een groeiend aantal Europese landen zitten. Gedurende een week worden de havens in Amsterdam, Rotterdam, Vlissingen en de Eemshaven extra gecontroleerd. Naast de vier havens in Nederland werken hier ook havens in België, Ierland, Duitsland, Spanje, Portugal, Italië en Griekenland aan mee. Het LIV zorgt er voor dat alle relevante informatie - zoals welke bedrijven zijn betrokken, waar en hoe zijn voertuigen gestolen en welke routes worden genomen - via het coördinatiepunt Dutch Desk bij Europol terechtkomt. Europol gaat na of er overeenkomsten zijn tussen gegevens uit de betrokken Europese landen en koppelt de uitkomsten weer terug. Aan de hand van reeds teruggevonden gestolen auto's brengt de unit risicovolle bestemmingen en verdachte verladings- of ladingen in kaart waardoor containers gericht door de scan kunnen worden gehaald. Het zou namelijk teveel tijd kosten om alle containers door de scanner te halen. West-Afrika is nog steeds een populaire bestemming en niet alleen voor de duurdere voertuigen. Ook veel pick-ups en bestelbusjes verdwijnen hierheen.



“een integrale aanpak is uitermate belangrijk”

Theo Vaal is projectcoördinator voertuigcriminaliteit in de regio Amsterdam-Amstelland. “De regio Amsterdam-Amstelland vindt de aanpak van voertuigcriminaliteit heel belangrijk. Het is niet voor niets dat ik ervoor ben vrijgemaakt.”

Theo Vaal zorgt er als projectcoördinator onder meer voor dat de bestrijding van diefstal van fietsen en motorvoertuigen en de met voertuigen samenhangende criminaliteit regionaal op de agenda blijft staan. En dat de kennis op peil blijft. Alles met het uiteindelijke doel de voertuigcriminaliteit en voertuiggerelateerde criminaliteit terug te dringen. “Netwerken is daarbij het sleutelwoord. Intern én extern. Het LIV is voor mij een belangrijke partner. Zij vormt een belangrijke vraagbaak op technisch en tactisch gebied. Als ik bijvoorbeeld een voor mij nieuwe modus operandi tegenkom, bel ik altijd eerst het LIV: komt dit jullie bekend voor?”

DRAMA

Het LIV is een belangrijke schakel op zowel preventief als repressief gebied, dus zowel bij het voorkomen als het oplossen van voertuigcriminaliteit. De regio Amsterdam-Amstelland zet verder vooral in op preventie en innovatie. “Willen we voertuigcriminaliteit en voertuiggerelateerde criminaliteit echt voorkomen dan is een integrale aanpak, de ketenbenadering, uitermate belangrijk. Om de doorgewinterde crimineel echt aan te pakken moet je die een stap voor kunnen zijn. Dat lukt alleen als je als betrokken partijen goed informatie uitwisselt en samenwerkt.” Dat gebeurt in de praktijk ook. “Binnen het LIV heb ik goede contacten, wij hebben regelmatig via mail en telefoon contact en wij ontmoeten elkaar geregeld. Zij hebben veel expertise, een heliview en ik krijg altijd snel antwoord op mijn vragen. Dat er ook politiemensen bij het LIV zitten, heeft als voordeel dat je dezelfde taal spreekt. Maar het LIV heeft ook veel inzicht in de materie vanuit een ander oogpunt dan wij, dat is hun grote kracht. Als het LIV er niet zou zijn? Dat zou een drama zijn qua samenhang en informatiepositie. De aanpak van voertuigcriminaliteit zou dan nooit zo voortvarend kunnen worden opgepakt.”

	2003	2004	2005	2006
Dossiers voertuigidentificatie	1300	1047	827	1947
Dossiers schade onderzoeken en verzekeringsfraude	1700	3828	3420	6294

2006* = inclusief de productie LIV Driebergen

VOERTUIGIDENTIFICATIE

De unit Voertuigidentificatie verstrekt identificatiegegevens van voertuigen aan opsporingsinstanties en de divisie Voertuigtechniek van de RDW ten behoeve van identiteitsonderzoeken.

KEURINGSSTATIONS

Het aantal voertuigen dat door de RDW wordt geselecteerd voor nader onderzoek stabiliseerde zich met een aantal van 902 in 2006. In 2005 liep het aantal nog terug als gevolg van preventief onderzoek naar herkomst en identiteit door de RDW van ter keuring aangeboden voertuigen. Door deze voorselectie worden er minder voertuigen met een twijfelachtige identiteit ter keuring aangeboden. Van het aantal geselecteerde voertuigen was 51% twijfelachtig en was een vervolgonderzoek door de politie noodzakelijk. De meest voorkomende feiten waren diefstal, valse kentekenpapieren en omgekatte voertuigen die niet waren te identificeren.

HERINSLAG CHASSISNUMMER

Als het chassisnummer onleesbaar is, probeert de aanvrager op basis van andere beschikbare gegevens het nummer te herleiden. Als dit lukt dan kan de eigenaar het VIN-nummer opnieuw laten inslaan bij een keuringsstation. Het aantal voertuigen waarbij een chassisnummer is ingeslagen, is in 2006 toegenomen. Die toename wordt voornamelijk veroorzaakt door de kentekening van brommers en scooters die sinds één november verplicht is.

KEUREN NA SCHADE

Voor voertuigen die zoveel schade hebben dat ze niet meer weg kunnen rijden, plaatst de politie of het LIV een Wachten op Keuren-signaal in het

kentekenregister. Voertuigen met het WOK-signaal moeten eerst worden gekeurd voordat een nieuw deel IA wordt afgegeven. Deze keuring van de technische staat van het voertuig mag de klant naar keuze bij elk keuringsstation laten uitvoeren. Het aantal voertuigen met een WOK-signaal is in 2006 flink toegenomen, deze toename betreft voornamelijk voertuigen die uit het buitenland worden geïmporteerd. In 2006 ging het om 765 voertuigen die niet voldeden aan de eisen zoals gesteld in de Wegenverkeerswet.

VERZEKERINGSBUREAU VOERTUIGCRIMINALITEIT

De medewerkers vanuit het VbV die bij de unit Voertuigidentificatie zitten, leverden in 2006 een bijdrage aan twaalf grotere onderzoeken. Deze onderzoeken varieerden van omgekatte voertuigen, geënceneerde aanrijdingen – hier zijn ook vaak omgekatte voertuigen bij betrokken – tot ramkraken en kilometerfraude. Bij de kilometerfraude waren in totaal 450 voertuigen betrokken. De dader is gepakt en de gedupeerden zijn schadeloos gesteld. De medewerkers van het VbV richten zich in deze gevallen op het minutieus uitzoeken van de processen-verbaal en alle beschikbare gegevens, zoals technische gegevens van voertuigen, kilometerstanden maar ook waar een betrokkene is verzekerd.

De medewerkers hebben in 2006 ook de nodige energie gestoken in voorlichting aan verzekeraars, die nog niet allemaal op de hoogte zijn van wat het LIV voor hen kan betekenen. In 2007 zal hier daarom ook de nodige aandacht voor zijn.

BUITENLANDSE SAMENWERKING

Buitenlandse instanties weten het LIV steeds beter te vinden en dat is te merken in de groei van het aantal contacten in het buitenland. Vooral met Duitsland wordt er veel informatie uitgewisseld, maar ook met Engeland en met de nieuwste lidstaten zoals Letland en Litouwen is er veelvuldig contact over bijvoorbeeld een incompleet kenteken of een vaag exportdocument.



André Bouwman is hoofd van het keuringsstation van de RDW in Waddinxveen. Dagelijks komen daar tientallen auto's voorbij waarvan sommige vragen oproepen. "Dan bellen we met het LIV. Je kunt daar met al je vragen terecht. Of het nou over kentekenbewijzen of datum eerste toelating gaat, het LIV weet het. Dat maakt het keuren een stukje eenvoudiger." Schadeverleden is ook een onderwerp waarvoor André en zijn team het LIV regelmatig raadplegen.

Een auto die bij een aanrijding betrokken is geweest en waarvan de politie het kenteken heeft ingenomen, krijgt een Wachten op Keuren-signaal. De eigenaar moet de auto na reparatie eerst laten keuren bij de RDW om het kenteken terug te krijgen. "Het LIV gaat dan na wat de schade aan de auto precies was. Als je bijvoorbeeld weet dat de voorkant in

elkaar zat, moet je daar iets van terug kunnen zien. Is dat niet zo dan is het een andere auto, een omgekatte." Het keuringsstation selecteert ook regelmatig voertuigen voor nader onderzoek, als er iets niet lijkt te kloppen. Ook in zo'n geval is het LIV een belangrijke back-up. "Veel onderdelen van een auto hebben een eigen nummer, van het motorblok tot de versnellingsbak. Europese autofabrikanten houden dat over het algemeen vrij goed bij. Het LIV vraagt deze informatie voor ons op bij de fabrikanten. Dan weten wij weer of de auto 'klopt'."

Op het keuringsstation komen ook nog wel eens 'exotische' kentekenbewijzen voorbij. "Onlangs kwam ik er bijvoorbeeld ééntje uit Qatar tegen. Nou zie ik dat niet dagelijks en weet dus ook niet precies hoe het eruit moet zien. Dan weet het LIV raad. Zij hebben specimen van rij- en kentekenbewijzen uit de hele wereld. Dus ik kan een fax of een foto van zo'n bewijs naar het LIV sturen en dan kunnen zij aan de hand van de kenmerken zien of het echt of vals is. Medewerkers van het LIV hebben op ons keuringsstation ook een keer voorlichting gegeven over rij- en kentekenbewijzen. Daar hebben we ook al een hoop van opgestoken. Je ziet het nu toch sneller als er iets mis is."

RESULTATEN STRATEGISCHE ACTIVITEITEN

Informatie uitwisselen is en blijft de kerntaak van het LIV. Een goede samenwerking met zowel in- als externe partijen staat daarbij voorop. Alleen zo kan het LIV beschikken over actuele informatie om voertuigcriminaliteit te bestrijden of zelfs te voorkomen. Het LIV blijft daarom investeren in de samenwerking en werkt bovendien ook continu aan het optimaliseren van haar dienstverlening en het verder professionaliseren van de organisatie.

NAAMSBEKENDHEID LIV

Medewerkers werken nog steeds hard aan het onder de aandacht brengen van het bestaan, de doelstellingen en de mogelijkheden van het LIV. Zij bezoeken regelmatig congressen en bijeenkomsten van de politie. In 2005 heeft de aanwezigheid van medewerkers op de themadag documentonderzoek al geleid tot een vast lesblok in de opleiding voor documentspecialisten aan de politieacademie in Zutphen. In 2006 is daar een lesblok voor de Koninklijke Marechaussee in Apeldoorn bij gekomen. Ook op groepsniveau wordt er bijvoorbeeld binnen de diverse politieregio's en bij verzekeraars regelmatig voorlichting gegeven door medewerkers.

Het aantal bezoekers van de website stagneerde in het afgelopen jaar. In het laatste kwartaal van 2006 zijn de eerste stappen gezet om de website te wijzigen en te zorgen dat er meer actuele en relevante informatie op komt te staan.

LIV-DAG

De in 2006 georganiseerde LIV-dag heeft ook een flinke bijdrage geleverd aan het vergroten van de naamsbekendheid van het LIV. Het is voor het eerst in haar vijfjarig bestaan dat het LIV een bijeenkomst van een der-

gelijke omvang organiseerde. De dag was bestemd voor medewerkers van de politie, het VbV, de RDW en het LIV zelf. Doel ervan was het LIV hernieuwd op de kaart te zetten en aan te geven wat de ontwikkelingen zijn. Met de opkomst van ruim 300 belangstellenden was de dag uitermate succesvol te noemen. Bezoekers konden onder andere deelnemen aan diverse workshops die een beeld gaven van wat het LIV in de dagelijkse praktijk voor hen kan betekenen. Zo waren er workshops over voertuigidentificatie en keuren na schade, documentherkenning en opsporing in de praktijk.

INVOERING GEZAMENLIJK INFORMATIESYSTEEM

In 2006 vond de invoering van één gezamenlijk informatiesysteem plaats. In juni 2006 is het systeem allereerst uitgerold op de locatie in Veendam, in november is het VbV op het systeem aangesloten. De verwachting is dat ook het LIV in Driebergen begin 2007 wordt aangesloten. Hiermee kunnen alle medewerkers in zowel Veendam, Driebergen als Apeldoorn gelijktijdig op hetzelfde systeem werken. Hierdoor is informatie sneller beschikbaar en wordt dubbel werk voorkomen.

INVOERING FRONT OFFICE

In 2005 is al begonnen met een organisatiewijziging om te komen tot een procesgestuurde organisatie. Hierdoor wordt de klant beter en sneller geholpen. In dit kader past ook de invoering van een front office die in 2006 plaatsvond en die de bereikbaarheid van de drie locaties moet verbeteren. Medewerkers van het front office beantwoorden de algemene vragen waardoor andere medewerkers meer ruimte krijgen om zich te specialiseren. Zodra het informatiesysteem in Driebergen is ingevoerd, worden ook de front office activiteiten uit Driebergen overgeheveld naar Veendam.

PROTOCOL VOOR INFORMATIEVERSTREKKING

Het LIV heeft in 2006 een protocol vastgesteld waarin is voorgeschreven hoe om te gaan met informatieverstrekking van RDW- en politie-informatie aan de verzekeringsbranche. De wijzigende wet- en regelgeving ten aanzien van de verstrekking van informatie door de RDW maakte duidelijke afspraken voor informatieverstrekking voor de leden van de stichting VbV noodzakelijk. De procedures zijn inmiddels ingevoerd en operationeel.

ONTWIKKELING SAMENWERKING PARTNERS

Uitwisseling van kennis en kunde heeft in 2006 met name tussen het VbV en de RDW actief plaatsgevonden. Hierdoor is het gemakkelijker geworden



elkaars activiteiten over te nemen. De komst van het nieuwe gezamenlijke informatiesysteem biedt mogelijkheden om deze samenwerking nog nader uit te bouwen.

OVEREENKOMST MET UNIT WPR

De nauwere samenwerking tussen het LIV en de unit Wet PersoonsRegistratie (WPR) van de RDW die in 2005 van start is gegaan, heeft in 2006 geresulteerd in een Service Level Agreement (SLA). Voorheen waren de unit WPR en het LIV beiden een afzonderlijk loket voor de klant politie. Om deze klant optimaal te kunnen bedienen, is overgegaan op één loket. De samenwerking is vastgelegd in een Service Level Agreement.

OMGEVINGSONDERZOEK

In het laatste kwartaal is een omgevingsonderzoek gestart. Dit onderzoek zal door middel van interviews met diverse in- en externe partijen inzicht geven in het intern functioneren van het LIV in relatie tot de RDW en de samenwerking met de KLPD en het VbV. Daarnaast worden de relevante strategische ontwikkelingen in de externe omgeving en de klantwensen en -behoeften in kaart gebracht. Het omgevingsonderzoek zal suggesties opleveren voor zowel het interne als het externe functioneren van het LIV. Zo geeft het onder meer uitsluitsel op de vraag omtrent de juridische status van het LIV: wat is de beste en meest efficiënte vorm voor het LIV?

TOEVOEGEN MODUS OPERANDI AAN KENTEKENREGISTER

Na veel overleg met politiekorpsen is in 2006 besloten de modus operandi, ofwel hoe een auto wordt gestolen, toe te voegen aan het kentekenregister. De politie registreert voortaan bij diefstal het signaal en de omstandigheden waaronder het voertuig is gestolen, bijvoorbeeld door middel van geweld of bij een woninginbraak. Zo krijgt het LIV een totaalbeeld omtrent voertuigcriminaliteit en voertuiggerelateerde criminaliteit en kunnen nauwkeurige analyses omtrent risico's worden gemaakt. Als de risicofactoren bekend zijn, kunnen maatregelen worden getroffen om de voertuigcriminaliteit verder terug te dringen. De aanpassingen die hiervoor in het kentekenregister nodig zijn, zijn in 2006 doorgevoerd. De aanpassingen in de systemen van de politie moeten nog plaatsvinden. Naar verwachting zal dit in 2007 gebeuren.

CRIMINALITEITSBEELD

In 2006 heeft het LIV in samenwerking met de Dienst Nationale Recherche Informatie een criminaliteitsbeeld gemaakt. Dit criminaliteitsbeeld, dat het LIV aan de hand van de voertuigcriminaliteit en de aan voertuigen gerelateerde criminaliteit in heel Nederland maakt, geeft een overzicht van de trends en pieken in deze criminaliteit. Dit criminaliteitsbeeld helpt politie en justitie bij het maken van strategische keuzes.

INTERNATIONALE SAMENWERKING

In 2006 zijn afspraken gemaakt met de internationale verzekeringsbranche. Het VbV is het loket voor verzekeraars als het gaat om de internationale uitwisseling van verzekeringsgegevens omtrent voertuigen. Deze afspraak verbetert de kwaliteit van internationale voertuigidentificatie en helpt internationale verzekeringsfraude voorkomen.

EUCARIS

Het European Car and Driving license Information System (EUCARIS) biedt deelnemers de mogelijkheid elkaars voertuig- en rijbewijsregisters te raadplegen. Deze faciliteit wordt vooral gebruikt bij import van voertuigen en bij de omwisseling van buitenlandse rijbewijzen. Deelnemende landen zijn Groot-Brittannië, Duitsland, België, Luxemburg, Nederland, Estland, Hongarije, Ierland, Letland, Litouwen, Noord-Ierland, Roemenië, IJsland, Zweden, de Kanaaleilanden en Gibraltar. Het gebruik van EUCARIS is in 2006 met ruim 20% toegenomen ten opzichte van 2005 ondanks het feit dat er in 2006 geen nieuwe landen zijn toegetreden.



“Mensen zijn heel goed in het omzeilen van allerlei regeltjes”

Willem Cox is senior beleidsmedewerker op de afdeling Rechtshandhaving bij de dienst Centrale Administratie van de Belastingdienst. De Belastingdienst heeft van oudsher al goede contacten met de RDW en het LIV. “Gezamenlijk beschikken we over enorme massa’s informatie.” Sinds enkele jaren zit er zelfs een medewerker van de Belastingdienst parttime bij het LIV.

Als het gaat over voertuigen heeft de Belastingdienst als taak vast te stellen wie er motorrijtuigenbelasting moet betalen en wat de hoogte van het te betalen bedrag moet zijn. “Mensen zijn heel goed in het omzeilen van allerlei regeltjes. De katvangerconstructie is wel de bekendste. Dan wordt tegen betaling de auto van een ander op de naam van de katvanger gezet, aan het tenaamstellingsbewijs hangen immers de nodige verplichtingen. Zo’n katvanger is vaak iemand die helemaal

niets heeft, een dakloze bijvoorbeeld. Sommigen hebben wel tientallen auto’s op hun naam staan. Formeel is de katvanger dan verantwoordelijk voor het betalen van motorrijtuigenbelasting, boetes en het voldoen aan andere wettelijke verplichtingen. Dat gebeurt natuurlijk niet. Het Rijk loopt zo behoorlijk wat inkomsten mis.” Een andere manier om de verplichtingen te omzeilen is rondrijden met de kentekenplaten van een ander. “Dan rijden er twee auto’s met hetzelfde kentekennummer rond. Met de invoering van de gecontroleerde afgifte en inname van kentekenplaten (GAIK) in 2000 is dat wel moeilijker geworden, maar het gebeurt nog steeds. Aan de andere kant van de tafel zijn ze namelijk ook heel creatief!”

DESKUNDIGEN

Al met al is Willem Cox heel tevreden over de samenwerking met het LIV. “Het is een prachtige en hele zinvolle club waar je informatie kunt verkrijgen én neerleggen. Als het LIV er niet zou zijn, zouden we heel wat belastinggeld mislopen. Bovendien zou de bestrijding van voertuigcriminaliteit stropiger gaan verlopen. Het duurt dan toch langer dan wanneer je zoals nu een aantal deskundigen bij elkaar hebt zitten.”

	2003	2004	2005	2006
Telefonische informatie	24000	25000	25272	24535
Overleg gremia				390

2006* = inclusief de productie LIV Driebergen

VOORUITZICHTEN

Het LIV blijft investeren in de samenwerking tussen in- en externe partijen. Maar ook de eigen organisatie wordt kritisch onder de loep genomen. Wat kan nog beter? Het omgevingsonderzoek dat eind 2006 is gestart, brengt in kaart hoe relaties tegen het LIV aankijken en levert ongetwijfeld suggesties op om de positie en het functioneren van het LIV nog verder te verbeteren.

NAAMSBEKENDHEID LIV

In de vijf jaar dat het LIV nu bestaat, is er al veel bereikt. Maar nog niet alle relevante partijen zijn op de hoogte van het bestaan en de mogelijkheden van het LIV. Het LIV blijft daarom flink investeren in allerlei vormen van voorlichting. Medewerkers zullen ook in 2007 congressen en bijeenkomsten van de politie blijven bezoeken en daarnaast op individuele basis voorlichting geven. Maar ook het foldermateriaal wordt geactualiseerd, evenals de website. Eind 2006 zijn al de eerste stappen gezet om de website te wijzigen en te zorgen dat er meer actuele en relevante informatie op komt te staan. In 2007 zal de nieuwe website in de lucht gaan. Het LIV wil bovendien deel gaan nemen in het politiekennisnet en de politie-almanak.

AFRONDEN INVOERING INFORMATIESYSTEEM

Het invoeren van één gezamenlijk informatiesysteem is in 2006 gestart. Met dit systeem beschikt het LIV overal over dezelfde en meest actuele informatie. De locaties Veendam en Apeldoorn zijn in 2006 al aangesloten op het nieuwe systeem, Driebergen volgt in 2007. De volgende stap die in de loop van 2007 zal worden uitgevoerd, is een koppeling tussen dit nieuwe systeem en het kentekenregister van de RDW.

SAMENWERKING

De samenwerking met de unit Wet PersoonsRegistratie (WPR) van de RDW verloopt uitstekend. Met de unit Rijbewijzen bestaat ook al een goede samenwerking, die het LIV in 2007 wil vastleggen in een Service Level Agreement (SLA). Ook met de divisie Voertuigtechniek en de units Aansprakelijkheid en Persoonsregistratie (APR) en Voertuigdocumenten van de RDW wil het LIV een dergelijke overeenkomst afsluiten om de samenwerking nog verder te verbeteren en te professionaliseren.

Met Managementondersteuning van de RDW, de afdeling waar het projectbeheer ligt, wil het LIV duidelijke afspraken maken zodat het LIV al in een vroeg stadium als adviseur bij projecten betrokken wordt.

AFRONDEN MODUS OPERANDI

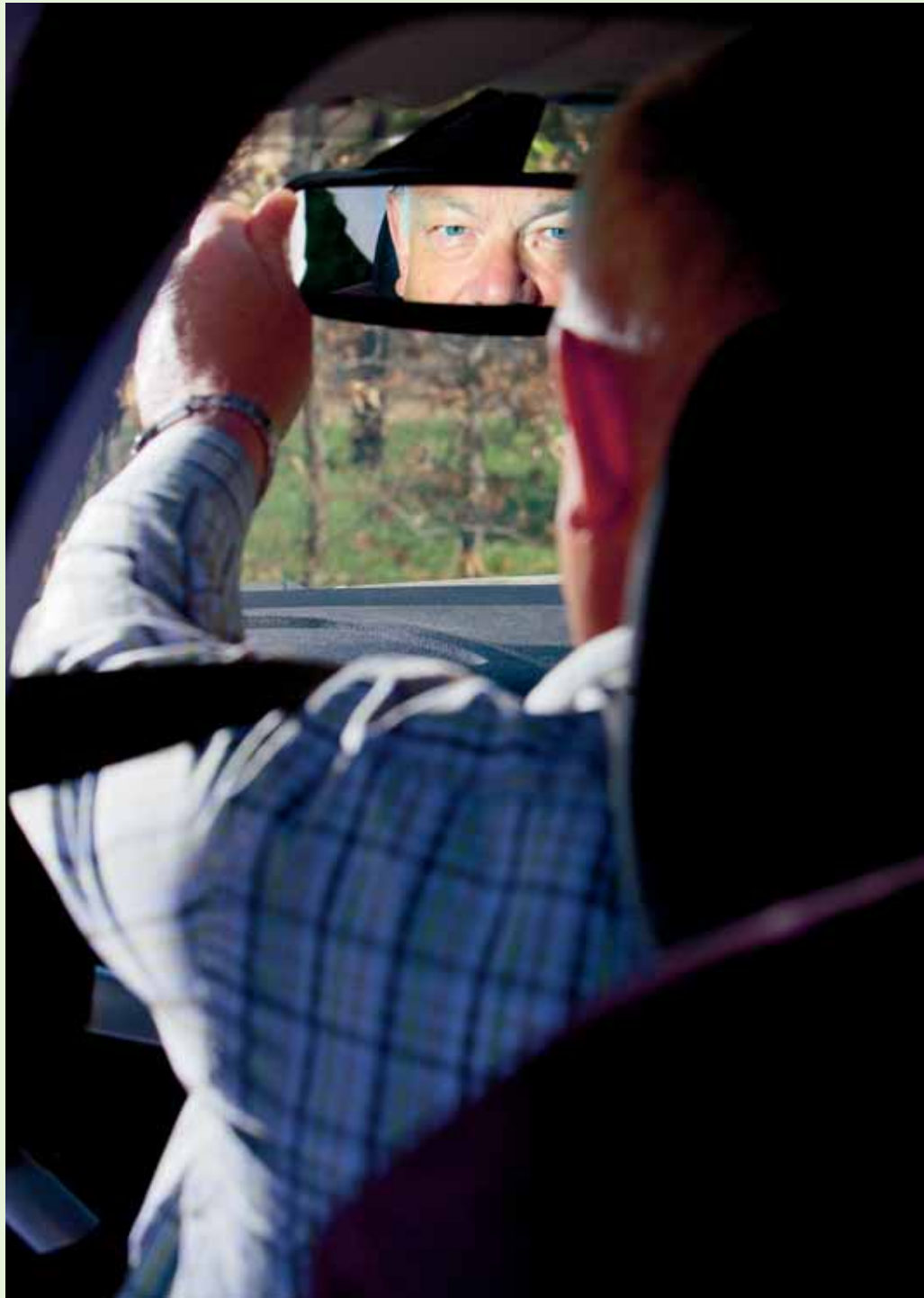
In 2007 zal de modus operandi, hoe wordt een auto gestolen, aan het kentekenregister worden toegevoegd. De benodigde aanpassingen in het kentekenregister zijn al in 2006 doorgevoerd. De aanpassingen in de systemen van de politie vinden in 2007 plaats. In de loop van 2007 zal de modus operandi dan kunnen worden toegevoegd aan het kentekenregister.

SCHADELASTBEPERKING

De maatschappelijke schadelastbeperking die alle onderzoeken hebben opgeleverd, wordt in 2007 inzichtelijk gemaakt. Het nieuwe informatiesysteem maakt het mogelijk de omvang van de totale schadelast én de beperking daarvan precies vast te stellen. Dit levert aan het eind van 2007 een duidelijk beeld op van de daadwerkelijke schadelast en de beperking daarvan voor zowel verzekeraar als burger.

OMGEVINGSONDERZOEK

Het in 2006 gestarte omgevingsonderzoek door de Holland Consulting Group zal in 2007 worden afgerond. Dit onderzoek zal onder meer antwoord geven op vragen als 'welke wensen hebben de relaties nog ten aanzien van de dienstverlening van het LIV?', 'welke nieuwe samenwerkingsverbanden c.q. nieuwe toepassingen zijn mogelijk?', 'waar zijn nog efficiency-verbeteringen mogelijk?' en 'wat betekent dit voor de positionering en identiteit van het LIV?'. Uit dit onderzoek zullen suggesties komen om het LIV beter op de kaart te zetten en nog klantgericht, professioneler en efficiënter te gaan werken.



Willem Heijne is fraudecoördinator bij 3P Service, een facilitair bedrijf voor onder meer het Waarborgfonds Motorverkeer en het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars. Met op jaarbasis ruim 700 tot wel 1000 onderzoeken Willem Heijne een vaste klant van het LIV. Het meeste onderzoek verricht hij voor het Waarborgfonds. Dit fonds is er voor mensen die schade lijden maar geen verzekeringsmaatschappij voor de schade kunnen aanspreken.

Omdat de voertuigeigenaar geen verzekering heeft afgesloten of omdat de tegenpartij zich uit de voeten heeft gemaakt. "Als mensen geld claimen na bijvoorbeeld een ongeluk ga ik na of die claim terecht is. Ik doe onderzoek naar kentekens, rijbewijzen, historie van kentekens en het voertuig. Het LIV is daarbij onmisbaar. Het meeste contact verloopt via

e-mail, dat is gewoon het handigst. Als ik een vraag heb, stuur ik het LIV een mail. Dan heb ik altijd heel snel antwoord. Af en toe bel ik om nadere toelichting te krijgen." Vaak blijken de ingediende claims niet terecht te zijn omdat de voertuigeigenaar bijvoorbeeld geen geldig rijbewijs had. Of omdat er helemaal geen ander voertuig bij was betrokken, maar dat de aanvrager het ongeluk zelf heeft veroorzaakt.

Vaak gaat het om kleinere schades die Heijne onderzoekt. Maar hij heeft ook te maken met claims waar tonnen mee gemoeid zijn. Dan betreft het meestal letselclaims. "Denk aan iemand die in zijn auto voor het stoplicht staat en achterop wordt aangereden. Deze persoon raakt ernstig gewond en dient een letselschadeclaim in. Die kan flink oplopen omdat alle kosten die je zonder ongeval niet zou hebben gemaakt, worden meegenomen. Dus ook inkomstenderving. In zo'n geval is informatie over het voertuig zelf van belang. Hoe ziet dat eruit, hoe is de inrichting ervan? Het kan namelijk best zijn dat er letsel wordt geclaimd dat door de inrichting van het betreffende voertuig helemaal niet mogelijk is. Zonder het LIV zouden wij heel veel onderzoek gewoon niet kunnen doen. En zou veel geld onterecht worden uitgekeerd."

DE BEDRIJFSLASTEN

Bedragen * 1.000 euro		Realisatie		
		2006	2005	2004
Lonen en salarissen	RDW	488,1	472,2	442,0
<i>inclusief sociale lasten en pensioenpremies</i>	KLPD	456,0	355,2	311,1
	VbV	114,7	110,1	108,1
Afschrijvingen		2,6	3,9	10,7
Overige bedrijfslasten		266,4	259,6	170,5
Totale bedrijfslasten		1.328	1.201	1.042

In tegenstelling tot voorgaande jaarverslagen geeft de financiële verantwoording nu de kosten weer van het totale samenwerkingsverband RDW, KLPD en de Stichting VbV. Op deze wijze komt de kracht, de gezamenlijke verantwoordelijkheid en transparantie van de samenwerkende partijen tot zijn recht.

BETROUWBAARHEIDSVERKLARING

OPDRACHT

In opdracht van de directie van de RDW, Centrum voor Voertuigtechniek en Informatie hebben wij een onderzoek uitgevoerd naar het stelsel van interne beheersmaatregelen ter waarborging van de betrouwbaarheid van de gegevensverwerkende processen van het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (verder: het LIV), voor zover die onder de dagelijkse leiding van de RDW plaatsvinden. Onder betrouwbaarheid is in dit verband te verstaan: de redelijke zekerheid dat de gegevensverwerking ongestoord voortgang kan vinden (beschikbaarheid), dat toegang tot en verstrekking van de gegevens is voorbehouden en plaatsvindt aan daartoe bevoegden (exclusiviteit), en dat aangeleverde gegevens juist en volledig worden verwerkt, opgeslagen en verstrekt (integriteit).

Ons onderzoek was erop gericht met redelijke mate van zekerheid vast te stellen of het stelsel van beheersmaatregelen in opzet voldoet aan betrouwbaarheidsnormen en om vast te stellen of deze beheersmaatregelen per 15 mei 2007 ook bestonden. De in het onderzoek gehanteerde normen zijn op te vragen bij de RDW (0900-0739/0,10€ p/m).

Het opzetten van en toezien op de effectieve uitvoering van de interne beheersmaatregelen ter waarborging van de betrouwbaarheid van de gegevensverwerkende processen van het LIV, is de verantwoordelijkheid van de leiding van het LIV. Het is onze verantwoordelijkheid hierover een oordeel te verstrekken.

WERKZAAMHEDEN

Wij hebben onze werkzaamheden uitgevoerd in overeenstemming met de door het Nederlands Instituut van Registeraccountants uitgebrachte con-

trole- en overige standaarden: assurance-opdrachten anders dan opdrachten tot controle of beoordeling van historische financiële informatie (COS 3000). In het kader van deze opdracht hebben wij de interne beheersmaatregelen in de automatiseringsorganisatie en de gebruikersorganisatie van het LIV beoordeeld, voor zover die onder de dagelijkse leiding van de RDW vallen. Voorbeelden van beheersmaatregelen in de automatiseringsorganisatie zijn logische toegangsbeveiliging en change management. Voorbeelden van beheersmaatregelen in de gebruikersorganisatie zijn functiescheiding en gebruikerscontroles.

De beoordeling is niet gericht op de inhoudelijke juistheid en volledigheid van de gegevens die door het LIV worden verwerkt. De beheersmaatregelen die de betrouwbaarheid, de integriteit en de beschikbaarheid van aanleverende systemen/diensten en van het gebruik door externe partijen regelen behoren niet tot het onderzoeksgebied.

OORDEEL

Op grond van ons onderzoek zijn wij van oordeel dat het stelsel van interne beheersmaatregelen ter waarborging van de betrouwbaarheid van de gegevensverwerkende processen van het LIV, voor zover die onder de dagelijkse leiding van de RDW vallen, in opzet voldeed aan de gestelde normen. Tevens zijn wij van oordeel dat deze maatregelen op 15 mei 2007 hebben bestaan.

Den Haag, 15 mei 2007

R.A. Jonker RE RA
KPMG EDP Auditors N.V.

ADRESSEN



LIV Landelijke Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV)

Postbus 30.000, 9640 RA Veendam
Skager Rak 10
Telefoon: 0900 LIV 0000 (0900 548 0000)
Fax: 0598 699281

Website: www.liv.nl, E-mail: info@liv.nl



RDW

RDW hoofdkantoor

Europaweg 205, 2711 ER Zoetermeer
Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer

Website: www.rdw.nl, E-mail: via de internetsite van de RDW



VbV Stichting VerzekeringsBureau Voertuigcriminaliteit

Postbus 21, 7300 AA Apeldoorn
Pr. Willem Alexanderlaan 431
Telefoon: 055 527 05 05
Fax: 055 522 67 66

Website: [www. Stichtingvbv.nl](http://www.Stichtingvbv.nl),
E-mail: managementsupport@stichtingvbv.nl



KLPD Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD)

Postbus 100, 3970 AC Driebergen
Hoofdstraat 54, 3972 LB Driebergen
Telefoon: 0900 8844

Website: www.politie.nl/klpd

COLOFON

Coördinatie en tekst
Kirsten Pebesma, RDW

Ontwerp en vormgeving
Staal & Duiker grafisch ontwerpers, Haren

Illustratie omslag
Marcel Leuning, Groningen

Fotografie
Reyer Boxem, Ezinge

Drukwerk en afwerking
Grafische Industrie De Marne, Leens

Oplage
1.000 exemplaren

Exemplaren van dit jaarverslag

kunt u opvragen bij:

LIV

Postbus 30.000

9640 RA Veendam

Telefoon:

0900 LIV 0000 (0900 548 0000)

“Ze brengen zaken boven tafel waar gewone politiekorpsen niet aan toe komen.” Mr. Koos Spee van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) laat er geen twijfel over bestaan: het LIV heeft een grote toegevoegde waarde.



JAARVERSLAG 2006
LIV LANDELIJK INFORMATIECENTRUM
VOERTUIGCRIMINALITEIT