

Buitenlandse politieambtenaren kunnen een wapen dragen in de gevallen waar Belgische ambtenaren dit mogen.

AFLUISTERMOGELIJKHEDEN kunnen nu ook bij de aanpak van rondtrekkende bendes. Voortaan kunnen buitenlandse overheden, in België onder welbepaalde voorwaarden telefoons afluisteren en gesprekken afnemen zonder dat de onderzoeksrechter hiervoor al zijn toelating heeft gegeven.

De nieuwe wet is in werking getreden op 3 januari 2005.

WILLY BRUGGEMAN

'CAR- EN HOMEJACKING' DE BELGISCHE AANPAK SINDS 2001

1. Inleiding

Het fenomeen 'car-en home-jacking' is in België niet nieuw. Het is ontstaan in het einde van de jaren '90 en kende nadien een sterke opgang. In objectieve termen gezien, was de stijging als het ware exponentieel te noemen. Eerder subjectief dan weer stond dit fenomeen sterk in de media-aandacht. Stellingen als 'België, het el dorado van de car-jackers' of 'Brussel: onveilig voor zakenlui en diplomaten?' waren dan ook niet uit de lucht gegrepen.

Vanaf 2001 vroeg de overheid aan de politie een toenemende aandacht voor het fenomeen. Het 'Nationaal Veiligheidsplan 2001-2002' stelde dat 'car- en homejacking' door de politiediensten prioritair moet worden aangepakt¹. Daarnaast bepaalde de gerechtelijke overheid het strafrechtelijk beleid met betrekking tot dit fenomeen, alsook de te nemen maatregelen inzake gerechtelijke politie².

Na een audit van de Federale Politie gaf de Minister van Binnenlandse Zaken in 2002, na overleg met de Minister van Justitie, de Federale Politie, in het bijzonder de Algemene Directie van de Gerechtelijke Politie, de opdracht dit fenomeen prioritair te behandelen. Deze opdracht werd vertaald in een project met een tijdschizon van drie jaar dat na een externe validatie werd opgestart in 2002. Centraal in dit project stond het begrip 'integrale veiligheidszorg'. Na ruim twee jaar projectwerking zijn de eerste

resultaten al bemoedigend, in die zin dat de cijfers met betrekking tot het aantal gepleegde feiten gevoelig daalt.

Maar zeggen die cijfers voldoende om te mogen besluiten dat de aanpak van het fenomeen gebeurt op een effectieve en efficiënt wijze? Welke zijn de achterliggende politionele werkprocessen? Wat zijn de geslaagde en minder geslaagde initiatieven?

De auteurs, die ieder vanuit hun specialisatie nauw betrokken waren en zijn bij de implementatie van het project willen hierop antwoorden door het project te toetsen aan het theoretisch concept en de praktische toepassing ervan. In eerste instantie wordt aandacht besteed aan de beleidsmatige en organisatorische context waarbinnen het project tot stand kwam. Nadien wordt dieper ingegaan op de fenomeenenbeschrijving en de 'managerial' aanpak.

2. De beleidsmatige context

2.1. HET BEGRIIP INTEGRALE VEILIGHEIDSZORG

Criminaliteit is in essentie en zijn meest authentieke vorm een conflict tussen dader(s) en slachtoffer(s). Gelijkwaardig met de ontwikkeling van de soevereine nationale staten heeft de staat de oplossing van dit conflict naar haar toegetrokken en er een professionele strafrechtsproces met een professionele reguliere politie rond uitgebouwd. Een rechtsmodel dat eeuwen stand heeft gehouden.

Naast deze 'rule of law' hebben de westerse democratieën ook een verzorgingsstaat uitgebouwd. De opbouw van onze huidige verzorgingsstaat was het resultaat van sociaal, economische, culturele en politieke veranderingsprocessen. Met de daadwerkelijke invulling werd onmiddellijk na de tweede wereldoorlog gestart. Werk, inkomen, onderwijs, wonen en gezondheid werden de belangrijkste levensvoorwaarden voor elke burger. De staat evolueerde van de loutere bewaker van de gevestigde orde naar een sociale herverdelers en probleemoplosser.

De individuele burger van vandaag concentreert echter al zijn politieke aandacht op de subjectieve en objectieve onveiligheidsgevoelens en poneert dit als een centraal thema. De verzor-

gingsstaat evolueert naar een veiligheidsstaat en iedereen wordt geconfronteerd met een overal aanwezige existentiële onzekerheid. De overheid werd in de laatste decenia, en dit in haar confrontatie met de objectieve en subjectieve onveiligheidsgevoelens van de burger, echter geplaatst tegenover wijzigingen in de intermenselijke belevingspatronen. De risicomaatschappij ³ met haar negatief-defensief ideaal en angst die dient vermeden te worden is aanwezig. Bovendien heeft de burger bestaans-, affectief-emotionele- en territoriale onzekerheid. Kortom er ontstaat een 'moral panic' op deze existentiële onzekerheid. De nieuwe morele orde zou moeten gebaseerd worden op een verlangen naar veiligheid en risico-reductie. De geboorte van de veiligheidsstaat kondigt zich aan ⁴ en de noties "risico" en "veiligheid" zullen bovendien politiek belangrijk worden ⁵. In die context heeft de federale regering Verhofstadt-I op 31 mei 2000 het Federaal Veiligheids- en detentieplan neergelegd. Dit plan was de blauwdruk en het ruimer beleidskader voor het strafrechtelijk beleid dat diende gevoerd te worden door de Minister van Justitie en het College van Procureurs-Generaal en de zogenaamde 'politieplannen' ⁶ die voorzien worden in de Wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus ⁷. Het Federaal Veiligheids- en detentieplan werd door de Senaat en de Kamer van volksvertegenwoordigers goedgekeurd in haar zitting van 13 juni 2000 ⁸. Dit plan werd gedragen door het concept van de integrale veiligheidszorg: preventie voor repressie, repressie als ultiem middel en nazorg als onmisbaar sluitstuk ⁹.

Om dit vandaag de dag dominante begrip integrale veiligheidszorg te omschrijven is een duidelijke invulling van de componenten integraal, veiligheid en zorg noodzakelijk. Veiligheid is een basisbehoefte van elke individuele burger. Wanneer deze niet wordt bevredigd, ontstaat er onveiligheid die angst, onvrede en reële schade tot gevolg kan hebben. Veiligheid en onveiligheid zijn als een siamese tweeling aan elkaar verbonden. Er is objectieve (on)veiligheid ingevolge het objectief bestaan of niet bestaan van criminaliteit en overlast. Mogelijke (on)veiligheid is aanwezig ingevolge het mogelijk bestaan

of afwezig zijn van risico's op slachtofferschap van criminaliteit en overlast. De subjectieve (on)veiligheid verwijst dan weer naar subjectieve indrukken en gevoelens bij criminaliteit en overlast.

De integrale aandacht vereist een alles omvattende aanpak die rekening houdt met alle relevante factoren. De burger bekijkt (on)veiligheid als een totaalproduct. Derhalve dienen alle (on)veiligheids-terreinen met elkaar in verband te worden gebracht. Dit veronderstelt een integratie in de breedte. De causale-keten-hypothese gaat uit van het bestaan van een reeks van verschillende (on)veiligheids-problemen die elk voor zich deel uitmaken van van een bepaalde causale keten van oorzaken en gevolgen. Dit is een integratie in de diepte. De zorg wordt voorgesteld als het smeden van een veiligheidsketen met als schakels een pro-actieve, preventieve, preparatieve, repressieve component aangevuld met een nazorg. Pro-actief staat voor het wegnemen van de structurele oorzaken van (on)veiligheid, preventie voor het wegnemen van van de directe oorzaken van (on)veiligheid en het zoveel mogelijk beperken van de gevolgen van feitelijke inbreuken. Met preparatie wordt verwezen naar de voorbereiding op de bestrijding van misdrijven en overlast en met repressie naar de daadwerkelijke bestrijding van misdrijven en overlast. De nazorg heeft oog voor slachtofferzorg en schaderegeling. De zorg is niet langer het exclusieve domein van de overheid, maar ook die van de andere partners. Meer in het bijzonder de maatschappelijke instellingen, het bedrijfsleven en de burgers en dit elk vanuit hun eigen verantwoordelijkheid ¹⁰.

2.2. PUBLIEK-PRIVATE SAMENWERKING

De notie publiek-private samenwerking (PPS) of het 'public project partnerships' (PPP) impliceert dat dat er aan private ondernemingen - 'a larger role in activities which government once provide for' - gegeven wordt ¹¹. Het is dan ook evident dat er vanuit een geïntegreerde en politionele aanpak van een fenomeen de 'samenwerking met de privé-partner' wordt verondersteld ¹².

Teneinde PPS-projecten succesvol te doen verlopen is het noodzakelijk stil te staan bij de determinerende randvoorwaarden zoals de

representativiteit van de privé-sector enerzijds en het respect voor de overlegspelregels anderzijds. In eerste instantie wil dit zeggen dat de privé-sector er dient voor te zorgen dat de afgevaardigden die aan de overlegfora deelnemen voldoende representatief zijn.

Hun deelname dient het individueel bedrijfs- en/of sectorbelang te overstijgen. Ten tweede is er het belang van de continuïteit in de samenwerking. De neiging kan bestaan dat éénmaal de problemen minder voelbaar en zichtbaar worden het engagement eveneens afneemt. Vervolgens moet de privé-sector er tevens over waken dat ze steeds integere medewerkers afvaardigt en die bovendien de overlegspelregels naleven. Individueel 'scoren' is uit den boze. Wederzijds vertrouwen, begrip en samenwerking daarentegen vormen de succesfactoren voor PPS-projecten ¹³

Publiek-private samenwerking kan evenmin succesvol verlopen zonder enige vorm van management. Dit laatste is geëvolueerd naar een modewoord waarbij het niet altijd meer duidelijk is wat er nu juist onder begrepen dient te worden. Naar onze mening kan het begrip management zich veruiterlijken in drie hoedanigheden. Vooreerst is het management een wetenschappelijke discipline die als wetenschapsdomein wordt bestudeerd, onderzocht en gedoceerd aan hogescholen, universiteiten en 'business schools'. Ten tweede is het een arsenaal aan vaardigheden en technieken om concrete zaken te realiseren. In de context van onze bijdrage sluiten we ons echter aan bij de derde definitie terzake. Het management is een geheel van subdisciplines die de individuele manager in staat moet stellen om een strategische, functioneel-tactische of operationele taak te vervullen ¹⁴.

3. De organisatorische context

3.1. DE CONCEPTIE VAN HET PROJECT: DE ALGEMENE DIRECTIE VAN DE GERECHTELIJKE POLITIE.

Deze algemene directie bestaat uit zeven centrale directies en zevenentwintig gedeconcentreerde gerechtelijke diensten op arrondissementeel (intermediair) niveau.

De centrale directies en diensten van deze algemene directie functioneren naargelang hun specialiteit in een matrix-organisatie en hebben de volgende opdrachten als 'core business':

- het uitwerken van concepten (beeldvorming, strategische analyse).
- het verzekeren van coördinatie van gerechtelijke opdrachten op bovenlokaal niveau.
- het verlenen van steun (expertise, bijzondere middelen).
- het verrichten van controle zoals bijvoorbeeld inzake het aanwenden van bijzondere politietechnieken.

Het valt meteen op dat deze opdrachten zich niet beperken tot het repressieve of tot de uitoefening van de gerechtelijke functie. Deze ruime opdracht wordt ontleend aan de wet zelf ¹⁵.

De gedeconcentreerde gerechtelijke diensten opereren op intermediair (arrondissementeel) niveau. Deze dienst voert gespecialiseerde opdrachten van gerechtelijke politie uit.

In concreto werd de realisatie van het project 'car en home-jacking' toevertrouwd aan de Algemene Directie van de Gerechtelijke Politie, meer bepaald aan de Centrale Directie 'criminaliteit tegen goederen - dienst autocriminaliteit'.

3.2. DE DRAGER VAN HET PROJECT: ALLE ONDERDELEN VAN DE GEÏNTEGREERDE POLITIE

De realisatie van het hieronder verder uitgewerkt project vereist zoals hieronder verder uiteengezet de medewerking van alle onderdelen van de geïntegreerde politie:

- de centrale dienst dient haar conceptuele, coördinerende en ondersteunde taak ten volle uit te voeren.
- de bijzondere eenheden van de Federale Politie, zoals observatie-teams, de scheepvaartpolitie (controle van havens) en de verkeerspolitie vervullen een belangrijke rol.
- de lokale politiekorpsen zorgen voor preventief toezicht en goede kwalitatieve vaststellingen.

De inschakeling van de functionele integratiemechanismen (afstemmen van het lokale veiligheidsplan op het federale veiligheidsplan, de rol van de arrondissementele informatiekruispunten, enz.) zijn heel belangrijk om de troeven van de geïntegreerde politie uit te spelen.

3.3. DE BEHOEDER VAN HET PROJECT: DE POLITIE-OVERHEID

Het project werd en wordt nog steeds permanent opgevolgd door de daartoe voorziene overheden: de Ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie, alsook de gerechtelijke overheden.

4. Beschrijving van het fenomeen

4.1. HET BEGRIIP 'CAR- EN HOME-JACKING'

Het kernachtig formuleren van de inhoud van termen, begrippen of concepten is doorgaans een arbitraire aangelegenheid. In de criminologie is het daarom aangewezen gebruik te maken van de 'open texturedness'. Dit gegeven impliceert - 'it is not possible to define a concept with absolute precision'¹⁶ - dat het inzichtelijk maken van termen anders dient te gebeuren. Hierbij kunnen we verwijzen naar het lichtschijnsel van een lamp. Dit schijnsel is de algemene term. De grenzen van wat door de lamp beschenen wordt, zijn vaag, doch het kan niet worden ontkend dat de lamp licht verspreidt. Zo kent ook een algemene term een domein van gevallen waarin het onduidelijk is of de algemene term er nog van toepassing is¹⁷.

Deze redenering laat ons toe om het fenomeen 'car- en homejacking' fenomenologisch te omschrijven als diefstal van een voertuig waarbij de dader(s) geweld gebruiken en waarbij het zich meester maken van de sleutels een essentieel gegeven is.

De in België gehanteerde definities vinden we terug in de bovenvermelde richtlijn van de gerechtelijke overheid¹⁸. Schematisch kunnen we deze fenomenen weergeven als volgt:

Carjacking wordt omschreven als¹⁹

- diefstal (of poging) van een voertuig
- op de openbare weg of op een privéplaats
- gebruik van geweld of bedreiging tegen bestuurder en/of passagiers

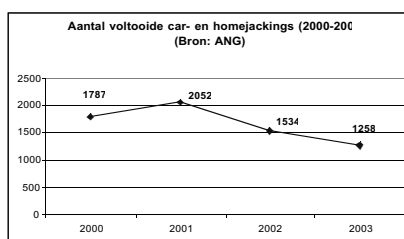
Homejacking is²⁰

- diefstal (of poging) van een voertuig
- diefstal van sleutels in woning
- confrontatie met bewoners
- geweld of bedreiging tegen bewoners

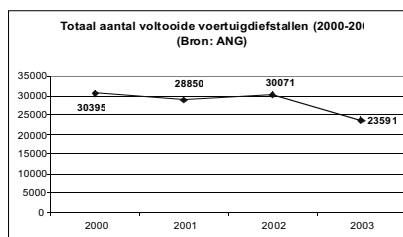
4.2. BESCHRIJVING VAN HET FENOMEEN

De jaarlijkse fenomeenanalyse voertuigencriminaliteit²¹ laat ons toe dit crimineel fenomeen beter te begrijpen.

Qua evolutie dienen we er rekening met te houden dat in er in de periode 1997-1998 nagenoeg geen feiten waren. Nadien hebben we een zeer sterke stijging gekend tot in 2001, waarna de situatie inzake 'car- en homejacking' in België merkkelijk verbeterd. Twee jaar na mekaar noteren we een daling ten overstaan van het jaar ervoor (jaar 2001: 2052, jaar 2002: 1534 en jaar 2003: 1258).

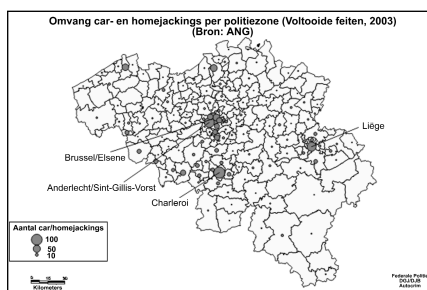
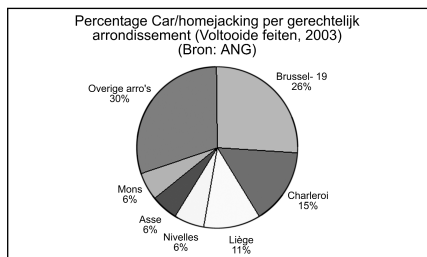


'Car- en homejacking' maken 5 % uit van het totale aantal voertuigdiefstallen die gepleegd zijn in België in 2003 (23591 geregistreerd als gestolen in 2003). De bovenvermelde gunstige evolutie vinden wij gedeeltelijk doch minder uitgesproken in de evolutie van het totaal aantal gestolen voertuigen.

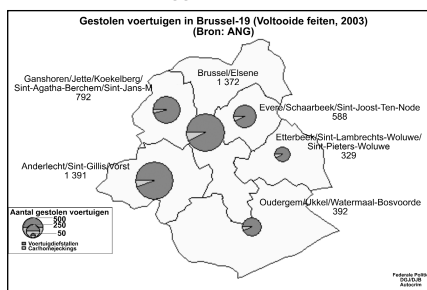


Heel kenmerkend is dat de 'carjackings' vooral worden gepleegd binnenin de grote agglomeraties (Brussel, Luik en Charleroi) terwijl de 'homejackings' vooral plaatsvinden in de residentiële omgeving van dezelfde agglomeraties (hierdoor komen ook Nivelles, Asse en Mons op het voorplan). Dit is gedeeltelijk te verklaren doordat de uitvoerders meestal afkomstig zijn uit deze agglomeraties en bij voorkeur op vertrouwd terrein opereren.

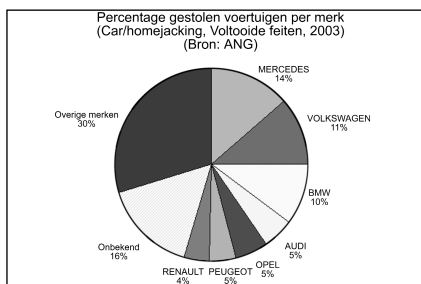
Bovendien leent de grootstad zich uitstekend tot het snel verdwijnen.



Uit bovenvermelde kaart blijkt dat niet alleen grote agglomeraties naar voor komen doch ook de Frans-Belgische grens en tot slot één kuststad. Voor de meest getroffen agglomeraties geven volgende detailkaarten een goed beeld van waar het probleem zich exact situeert. Hieronder een voorbeeld van de agglomeratie Brussel.

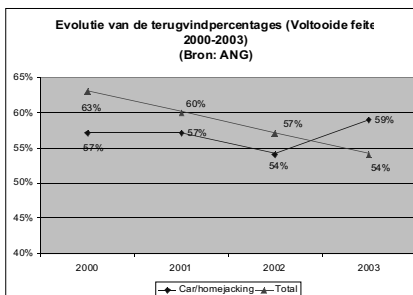


Wat betreft maand of dag stellen we geen significante verschillen vast. Enkel tijdens de nachturen ligt de activiteit iets hoger. Bepaalde merken zijn meer in trek dan andere: zo vinden we Mercedes C klasse, VW Golf en BMW 3-reeks stevast terug in de top drie van de meeste gecar- en gehomejackte voertuigen in België.



Uit de voorgaande gegevens kunnen we afleiden dat wie met een « risico » voertuig rijdt in of rond een grote agglomeratie meer risico loopt dan iemand op het platteland met een minder geviseerde auto. Momenteel heeft de gerechtelijke overheid haar goedkeuring verleend om een grondige slachtofferanalyse te maken.

Het terugvindpercentage voor 'car- en homejacking' ligt in 2003 op 59 %. Dit is een stijging met 5 % tegenover 2002 en kan worden toegeschreven aan het feit dat deze voertuigen meer en meer worden uitgerust met 'after theft' systemen waarvoor in 2002 in België een wetgevende basis werd ingevoerd.



Van het totaal aantal teruggevonden voertuigen volgens de modus operandi 'car- en homejacking' wordt 94 % teruggevonden in België. Overigens worden 77 % van deze voertuigen teruggevonden binnen de maand. De daders zijn thuis in deze agglomeraties maar plegen de feiten niet alleen in hun 'achtertuin'. De terugvindstromen geven een duiding over welk hun actiefeld is. De meest voor de hand liggende ethiologische verklaring voor de daders is financieel gewin. Voertuigen worden 'gecar- of gehomejackt' om ze, nadat ze meestal via een helerscircuit werden verhandeld, al dan niet in

het buitenland terug in het legale circuit te brengen en aldaar opbrengt te genereren. Daarnaast kennen we natuurlijk ook de feiten van voertuigdiefstal om ze te gebruiken bij andere criminele feiten zoals diefstal gewapenderhand, drugsmokkel enz.

Wat het type dader betreft, stellen wij vast dat voor wat de uitvoering betreft, allochtone jongeren van relatief jonge leeftijd uitdrukkelijk in beeld komen. De heling van de voertuigen gebeurt daarentegen via de klassieke gediversifiëerde kanalen.

5. Het management

5.1. DE PROCESMATIGE AANPAK

Er werd gekozen voor een projectmatige aanpak gespreid over drie jaar. Begin april 2002 werden de strategische objectieven bepaald. Vervolgens werden in april en mei 2002 de operationele doelstellingen uitgewerkt samen met vertegenwoordigers van het veld. De maanden juni en juli werden gebruikt om enerzijds samen met de externe partners - verenigd in het Nationaal Overlegplatform Autocriminaliteit (NOA) - de engagementen van elkeen vast te leggen en anderzijds om de goedkeuring voor het project te verkrijgen van zowel het begeleidingscomité onder leiding van Binnenlandse Zaken en Justitie als van het College van Procureurs-Generaal. Tenslotte werd het project officieel ter kennis gebracht van alle betrokken partijen om effectief van start te gaan in september 2002.

Om het project levendig te houden werden tevens een aantal rapporteringsmomenten ingebouwd. Het aanvankelijk ritme van drie-maandelijkse rapportering bleek te hoog te zijn en werd vanaf 2004 vervangen door een zes-maandelijkse rapportering zowel naar de bestuurlijke en gerechtelijke overheden als naar de externe partners.

5.2. DE INHOUDELIJKE AANPAK

Het project loopt zoals eerder vermeld over drie jaar en werd opgedeeld in een aantal operationele doelstellingen. Per operationele doelstelling werden een aantal te plannen acties vastgelegd op korte (2003), middellange (2004) en lange termijn (2005). Sommige korte termijn activiteiten

moeten bovendien toelaten snel zichtbare resultaten te behalen (easy-winners).

Bovendien werden per geplande actie telkens de modaliteiten vastgelegd en de kritische succesfactoren bepaald. Teneinde duidelijk te maken wie betrokken is bij een bepaalde actie en wie het initiatief dient te nemen werden de partners nominatief opgesomd en telkens een piloot terzake aangeduid.

Het actieplan is een combinatie van:

- bestuurlijke maatregelen zoals preventie en onttrading.
- gerechtelijke maatregelen met de klemtoon op de goede kwaliteit van de opsporing en het ontmantelen van helingsnetwerken.
- regulerende maatregelen met het oog op het beperken van het 'witwassen' van gestolen voertuigen.
- nazorg waarbij al het mogelijke in het werk wordt gesteld om het leed van slachtoffers te verminderen en om te vermijden dat er veel nieuwe slachtoffers vallen.

5.3. DE OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

5.3.1. Beeldvorming

De centrale dienst autocriminaliteit verzamelt en analyseert de gegevens in verband met 'car- en homejackings' en garagediefstallen. Hierdoor streeft deze centrale dienst naar een betere beeldvorming van het fenomeen en kan nuttige informatie ter beschikking worden gesteld aan alle betrokken partners.

Momenteel kunnen we aannemen dat België momenteel een van de landen is met de meest gedetailleerde beeldvorming omtrent het fenomeen 'car- en homejacking'. Nochtans hebben onze buurlanden ook te kampen met deze geweldsdelicten. Zij worden er echter vaak onder een andere noemer beschreven en worden dus bijgevolg niet afzonderlijk behandeld.

5.3.2. Bestuurlijke maatregelen

De bestuurlijke maatregelen kunnen grosso modo worden opgedeeld in twee categorieën:

- het preventiebeleid wordt uitgewerkt om zoveel mogelijk slachtoffers of potentiële slachtoffers te bereiken. Samen met de externe partners werden reeds brochures samenge-

steld. Daarnaast heeft het Vast Secretariaat voor het Preventiebeleid een tv-campagne, een radiospot en de opleiding van preventieadviseurs gerealiseerd.

- op ontrabend vlak wordt voorzien in een politionele aanwezigheid en controle op de meest kritieke plaatsen naar potentiële daders toe. De gerechtelijke overheid ziet zorgvuldig toe op het gegeven dat de politionele databank accurate gegevens bevat van mogelijke daders die kunnen worden gecontroleerd.

5.3.3. GERECHTELIJKE MAATREGELEN

De opsporingsmethodes naar daders en zeker ook naar helers worden verbeterd en de politiediensten zorgen ervoor dat er voldoende elementen worden verzameld om de daders voor de rechtbank te brengen. Het gebruik van telecomcommunicatiemiddelen door de daders vormt in vele gevallen een opportuniteit voor de recherche. De specifieke richtlijnen van het College van Procureurs-Generaal voorzien onder andere:

- de verhoging van de kwaliteit van de gerechtelijke vaststellingen en dringende opsporingsberichten.
- de bijkomende vorming.
- de actieve opsporing van veroordeelde en voortvluchtige personen via het Fugitives Active Search Team (FAST).
- de concrete aanpak van verzekeringsfraude.

5.3.4. REGULERENDE MAATREGELEN

Deze maatregelen beogen onder meer:

- goede seiningen te verrichten op nationaal en internationaal niveau van gestolen voertuigen.
- de kennis over landen waar gestolen voertuigen worden 'witgewassen' te verbeteren en informatie met het buitenland uit te wisselen.
- de controle door de bevoegde administratie voor de inschrijving van de voertuigen nog op te drijven, vooral in het buitenland ²².
- het verhogen van de controles in de havens zoals bijvoorbeeld Antwerpen.
- het inschrijvingsbewijs van een voertuig in België beter te beveiligen. Om een gestolen Belgisch inschrijvingsbewijs beter te kunnen seinen, drukt de Dienst Inschrijvingen Voertuigen sinds 17 juli 2002 een veiligheidsnum-

mer en barcode op elk inschrijvingsbewijs. Voorts werden sinds kort de erop vermelde gegevens gestandaardiseerd in de hele Europese Unie.

5.3.5. NAZORG

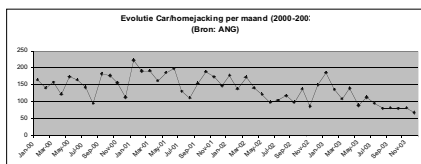
In dit domein worden een aantal specifieke maatregelen genomen:

- meer voertuigen terugvinden. Het 'after theft' systeem opent een opportuniteit omdat het mogelijk wordt om via het 'global positioning system' een gestolen voertuig te blijven volgen en het zo gemakkelijker terug te vinden en zelfs te immobiliseren en dus bijgevolg te recupereren. De succesratio's op dit vlak zijn tot op heden zeer hoog (+/- 95%)
- de procedures voor teruggave verbeteren. Door te werken rond een betere opsporing van voertuigen in het buitenland en de repatriëring ervan kan men meer voertuigen vanuit het buitenland terughalen naar België.
- maatregelen voor slachtofferbejegening. De Lokale Politie speelt een cruciale rol bij de slachtofferbejegening van personen die slachtoffer zijn geworden van een 'car- of homejacking' of garagediefstal. Dit belang kwam trouwens nogmaals naar voor tijdens een meeting met externe partners. Hier bleek dat de slachtoffers tijdens het verder verloop van het gerechtelijk onderzoek, blijvend behoefte hebben aan psychologische ondersteuning, meer nog dan op ogenblik van de feiten zelf.
- betere informatieverspreiding. De centrale dienst voor de bestrijding van de 'voertuigcriminaliteit' wil daarnaast ook samen met de gerechtelijke overheid en de Lokale Politie de burgers beter informeren over de resultaten van politieacties tegen 'car- en homejacking'.

6. Besluit en evaluatie:

loont de geïntegreerde aanpak?

Na een tijdsverloop van ruim twee jaar menen de auteurs dat ze een positieve balans kunnen voorstellen, weliswaar met enkele minpunten. Op het niveau van de fenomenologische 'outcome' stellen we vast de evolutie van het aantal feiten van 'car-en homejacking' eerder gunstig evolueert.



Het zou echter te pretentius zijn te beweren dat deze resultaten enkel bereikt zijn door het nemen van politiemeasures zoals de prioriteitenstelling, het uitstekend researchewerk, de informatie-inwinning en de inzet van bijzondere middelen. Bovendien is het bijna niet mogelijk om eenduidig te bepalen welke genomen initiatieven hebben geleid tot dit gunstig resultaat. Dit belet ons niet om eerst, zoals aangegeven, een aantal sterke punten in het project in het daglicht te plaatsen.

Het project heeft kunnen gebruik maken van een aantal nieuwe concepten op beleidsmatig vlak zoals 'publiek-private samenwerking' en 'integrale veiligheidszorg'. Zonder deze onderliggende beleidsmatige concepten zou de problematiek van de 'autocriminaliteit' niet te beheersen zijn. Ook het belang van een eenduidige definitie van het fenomeen en het afstemmen van het strafrechtelijk beleid door de gerechtelijke overheid heeft ongetwijfeld bijgedragen tot een betere afstemming van de politieke acties.

De aanduiding van één dienst, in dit geval de dienst 'autocriminaliteit', die door de overheid verantwoordelijk wordt gesteld voor de politieke uitvoering van het project versterkt gevoelig de externe legitimatie van de genomen initiatieven. Het project heeft dankbaar kunnen gebruik maken van het nationaal bestaand overlegplatform 'autocriminaliteit' waarin alle partners die te maken hebben met dit fenomeen vertegenwoordigd zijn. Op het ogenblik van het opstarten van het project waren de partners met elkaar voldoende vertrouwd. Ook door de uitwerking van een zeer specifieke set van maatregelen door de verantwoordelijke dienst - steunende op de aard van de maatregelen, de voorziene personeelscapaciteit voor de uitvoering ervan, de timing van inwerkingtreding - werd op die manier als het ware een 'recept' aangeboden. Het beperkt aantal prioriteiten die op dat ogenblik door de overheden werden geformuleerd, hebben bovendien toegelaten dat de politiedien-

sten hier zich sterk kunnen op concentreren hebben.

Het beschikken over een degelijke beeldvorming - die niet alleen steunt op kwantitatieve gegevens maar ook op een inzicht van de daarmee gepaard gaande criminele processen - die bijvoorbeeld door 'conceptual modelling' samen met de betrokken magistraten, terreinonderzoekers en externe partners werd uitgewerkt, leidde tot bijkomende inzichten. Via deze oefening kwam men bijvoorbeeld tot de conclusie dat de zwakke schakel in het crimineel fenomeen de heler van de gestolen wagen was.

Het nastreven van een sterke interne legitimatie door het betrekken van onderzoekers, magistraten en andere beleidsverantwoordelijken tijdens de opbouwfase van het project heeft relatief veel tijd gekost: zes maanden. Eenmaal dat het project was opgestart, werd het echter wel door iedereen gedragen.

Naast deze positieve aspecten blijven ten slotte en hoe dan ook een aantal knelpunten aanwezig. Ondanks de definities uitgaande van de gerechtelijke overheid en de moeizame weg om het fenomeen ten aanzien van de vastellende politieambtenaar herkenbaar te maken, stellen we nog steeds vast dat 'de' politieman niet altijd voldoende het verschil kent tussen de verschillende modus operandi. Hun eerste reacties en relatie tot de modus operandus zijn nochtans cruciaal. Een onmiddellijk correcte kwalificatie van het feit in de data-bank door de optredende politieman zou kunnen vermijden dat een bijkomende databank op federaal niveau nodig was. Een permanente vorming in criminaliteitsfenomenen blijft dus meer dan noodzakelijk.

De wettelijke verhindering om politieke informatie over te maken aan de externe partners zorgt ervoor dat soms pertinente informatie voor de privé-partners niet kan worden verstrekt, tenzij na overleg met de gerechtelijke overheid. Nochtans toont dit project aan dat overleg en samenwerking nodig is.

Tot slot is het noodzakelijk te stellen dat een fenomenologische reflectie over een crimineel gegeven zoals bijvoorbeeld 'car- en homejacking' te weinig gebeurt. De wetenschappelijke, gerechtelijke en politieke bijdragen verschuiven van een fenomenologische belangstelling naar

een eerdere 'criminal justice' benadering. We mogen hopen dat onze bijdrage de criminologische inbreng terug naar één van haar basis bestaansredenen brengt, namelijk de studie van de criminaliteit 'an sich'.

MARC COOLS *
EDDY DE RAEDT **
DIRK VALCKE ***

Noten

* Docent, Universiteit Gent en Vrije Universiteit Brussel

** Politieofficier in de federale politie, directeur van de directie «criminaliteit tegen goederen».

*** Politieofficier in de federale politie, diensthoofd van de dienst «autocriminaliteit».

1 De wet op de geïntegreerde politie bepaalt dat de Ministers van Justitie en Binnenlandse zaken periodiek een nationaal veiligheidsplan opstellen, waarvan de krachtlijnen worden besproken in het parlement.

2 Vertrouwelijke gemeenschappelijke omzendbrief van het College van procureurs-generaal van 1 juni 2001 betreffende de gerechtelijke aanpak van feiten van car-en home-jacking en garagediefstal.

3 Beck, U., *De wereld als risicomaatschappij*, De Balie, Amsterdam, 1997, 49 - 53.

4 Van Der Wouden, R., 'Integraal veiligheidsbeleid tussen symboliek en bestuurlijke drukte', *Justitiële Verkenningen*, jrg. 21, nr. 5, 1995, 49 - 61; Boutellier, J., Van Stokkom, B., 'Consumptie van veiligheid', *Justitiële Verkenningen*, jrg. 21, nr. 5, 1995, 96 - 111.

5 Cools, M., 'De private opsporing in een criminologische markt', in Cools, M., Haelterman, H., *Nieuwe Sporen. Het actieterein van de particuliere recherche in België en Nederland*, Kluwer Editorial, Antwerpen, Diegem, 1998, 32.

6 Ponsaers, P., Enhus, E., Adam, J.-F., Beeckman, A., Cools, M., Delarue, D., Klinckhamers, P., Pieteraerens, W., Reynders, D., Scharff, P., Scheers, M., Stegen, K., Trotteyn, J., *Vademecum Veiligheidsplannen ten behoeve van het opstellen van het Nationaal Veiligheidsplan en de Zonale Veiligheidsplannen voorzien in de Wet op de Geïntegreerde Politiedienst*, gestructureerd op twee

niveaus, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Universiteit Gent, Brussel, s.d., 16 - 19.

7 Cools, M., 'Het Federaal Veiligheids- en detentieplan en de private veiligheidszorg', *Private Veiligheid*, Nummer 5, oktober 2000, 49.

8 Het federaal veiligheids- en detentieplan, Belgische Senaat en Kamer van volksvertegenwoordigers, Zitting 1999-2000, 13 juni 2000, 2-461 (Senaat), DOC 50 0716/001 (Kamer).

9 Het federaal veiligheids- en detentieplan, o.c., 13-17.

10 Cools, M., 'Integrale veiligheidszorg in perspectief', *Pretekst*, juni 1997, 15 - 17; Cools, M., 'De private opsporing in een criminologische markt', o.c., 23-24; Cools, M., 'De criminoloog en de private veiligheidszorg', in Vanderborght, J., Vanacker, J., Maes, E., *Criminologie. De Wetenschap. De Mens*, Uitgeverij Politeia N.V., Brussel, 2000, 213.

11 Giddens, A., *The Third Way*, Polity Press, Cambridge, 1998, 125.

12 Sabbe, D., 'Partnership. Essentiële voorwaarde voor een geïntegreerde veiligheidszorg', *Private Veiligheid*, Nummer 11, december 2001, 25.

13 Cools, M., De Raedt, E., 'Publiek-private samenwerking en/of overleg. Een stand van zaken in vier projecten', *Private Veiligheid*, Nummer 13, juli 2002, 48.

14 Cools, M., 'Een algemeen kader voor de securitystructuur en securitymanagement', *Handboek Security - Beheersing van Criminele Risico's*, Ced. Samsom, Diegem, juni 1998, 137.

15 Artikel 95 van de wet op de geïntegreerde politie belast de algemene directie van de gerechtelijke politie met het uitwerken van programma's die in het raam van de bestrijding(...) een geïntegreerde en bestuurlijke aanpak vereisen.

16 Waismann, F., 'Verifiability in Proceedings of the Aristotelian Society', vol. XIX, in Flew, A., *Logic and Language*, Oxford, Blackwell, 1951, 117-144.

17 BLOK, A., Wittgenstein en Elias, s.l., Atheneum, 1976, 24.

18 Vertrouwelijke gemeenschappelijke omzendbrief van het College van procureurs-generaal van 1 juni 2001 betreffende de gerechtelijke aanpak van feiten van car-en home-jacking en garagediefstal

19 Car-jacking: een diefstal (of poging daartoe) van een voertuig op een openbare of private

plaats, waarbij de daders ten aanzien van de bestuurder van een voertuig of zijn passagier(s), hetzij geweld of bedreigingen gebruiken, hetzij op heterdaad betrapt worden en geweld of bedreigingen gebruiken om in het bezit te blijven van het gesloten voertuig of om hun straffeloosheid te verzekeren.

20 Home-jacking: een diefstal (of poging daartoe) van een voertuig, na diefstal van de sleutels ervan in een woning, waarbij de daders, hetzij geweld of bedreigingen gebruiken, hetzij op heterdaad betrapt worden en geweld of bedreigingen gebruiken om in het bezit te blijven van de gestolen goederen of om hun straffeloosheid te verzekeren.

21 Verhaegen K., Fenomeenanalyse voertuigen-diefstal 2003, Federale politie, September 2004.

22 In België gebeurt deze controle reeds. Alle gestolen voertuigen worden opgenomen in een Schengen-databank. In principe kan in elk Schengen-land dus zonder problemen worden nagegaan of een voertuig gestolen is of niet voor het wordt ingeschreven. Bij de buitenlandse partners zal aangedrongen worden op een betere raadpleging van de databank voor het inschrijven van voertuigen: een Europees initiatief om de inschrijvingsdiensten te verplichten dergelijke controle uit te voeren door aanpassing van de SIS reglementering werd uitgewerkt maar dient nog te worden goedgekeurd en uitgevoerd

RUBRIEK MAATSCHAPPELIJKE DIENSTVERLENING

EEN GROOTSTEDELIJKE AANPAK VAN LOKAAL SOCIAAL BELEID: BLIK OP BRUSSEL, GENT EN ANTWERPEN

In deze bijdrage belichten we de context en stappen in de ontwikkeling van een Vlaams lokaal sociaal beleid voor Brussel. Zowel institutionele als socio-demografische factoren zullen in belangrijke mate de invulling van het LSB in de hoofdstad bepalen. Verder toetsen we dit kort

aan de ontwikkelingen in twee andere Vlaamse (groot)steden, Gent en Antwerpen, waar in dialoog tussen gemeente en OCMW belangrijke stappen worden gezet op weg naar een meer toegankelijke dienstverlening en een globaal sociaal beleidsplan.

1. Uitdagingen en voorstellen voor een lokaal sociaal beleid in Brussel

ACHTERGROND

Hoe komen tot een geïntegreerd, overzichtelijk en toegankelijk welzijnsbeleid?: dat is de inzet van het lokaal Sociaal Beleid in Vlaanderen. Het denken hier rond ontwikkelde zich in opvolging van het Vlaams regeerakkoord van 13 juli 2001, parallel met het kerntakendebat dat zich als doel stelde het Vlaamse binnenlands bestuur zo optimaal mogelijk te organiseren door een duidelijke verdeling van bevoegdheden en taken tussen de drie overheidsniveaus: de Vlaamse overheid, de provincies en de gemeenten. Dit resulteerde in het decreet 'lokaal sociaal beleid' van 3 maart 2004 waarin de centrale rol is weggelegd voor het 'lokaal bestuur', met name gemeente en OCMW: zij staan immers mee garant voor een basisdienstverlening op het vlak van welzijn naar hun burgers en zijn samen verantwoordelijk voor de planning en coördinatie van het Lokaal Sociaal Beleid.

Voortgaande op het advies van de Raad van State werd het decreet in artikel 2 niet toepasselijk verklaard voor Brussel, aangezien de Vlaamse overheid in Brussel geen bevoegdheid heeft over de lokale besturen. Wel voorziet het decreet dat de Vlaamse overheid een convenant afsluit met de Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC) zodat de doelstellingen van het LSB decreet alsnog gerealiseerd kunnen worden in Brussel.

Om dit voor te bereiden en ook in Brussel te komen tot een doorzichtiger, meer coherent en toegankelijk welzijnsaanbod, gaf de voormalige Vlaamse minister bevoegd voor Welzijn in november 2003 de opdracht aan de Brusselse Welzijns- en gezondheidsRaad (BWR) om na te gaan op welke wijze de filosofie van het Lokaal Sociaal Beleid - met inbegrip van het concept Lokaal Sociaal Beleidsplan en Sociaal Huis - kan