

## Autodiefstal, hold-up en terrorisme in België (deel I)\*

W. Bruggeman\*\*

Criminografische basisinformatie is in België schaars; ze ligt verspreid en is van onzekere kwaliteit (Van Kerckvoorde, 1982). Gemotiveerd om te streven naar een meer geïntegreerde samenwerking wetenschapper/praktijk, lijkt het op zijn minst wenselijk de beschikbare gegevens interdisciplinair uit te wisselen. Wellicht kan op deze wijze het door J. Van Kerckvoorde voorspelde grijs worden van de criminograaf enigszins beperkt blijven.

Deze bijdrage heeft geenszins de pretentie een criminologische studie te brengen van deze drie, in de titel aangekondigde, criminaliteitsvormen. In dit stadium komt het er vooral op aan gegevens te publiceren die dan mede als basis kunnen dienen voor andere onderzoeken.

Het hoofdmotief voor de keuze van autodiefstal, hold-up en terrorisme is het feit dat er sedert meerdere tijd verplichtend en systematisch gegevens uitgewisseld worden tussen drie reguliere politiediensten, zijnde de Rijkswacht, de gemeentelijke en gerechtelijke politie. Bovendien is het dark number voor deze drie delictsvormen klein en wellicht zelfs verwaarloosbaar. Het is dan ook evident dat de representativiteit van deze studie door deze premissen geholpen wordt.

### **Autodiefstal in België**

H. Berkmoes, W. Bruggeman, L. De Man en M. Pattyn\*\*\*

#### *1.1. EVOLUTIE VAN HET FENOMEEN AUTODIEFSTAL*

Het voertuig heeft een belangrijke plaats ingenomen in ons bestaan: in 1985 is er één personenwagen voor 2,9 personen in België. Naast de vervoerfunctie is de auto een symbool van trots en voor velen een uiterlijk kenmerk van hun rijkdom en positie in de samenleving geworden.

Autodiefstal heeft dus niet alleen een financiële en gevoelsmatige impact op de bezitter ervan, maar rekening houdend met de hoeveelheid werk die dit

---

\* Deel II wordt in een volgend nummer gepubliceerd.

\*\* Luitenant-Kolonel bij de Rijkswacht, Hoofddirecteur-adjunct van de Operaties.

\*\*\* De auteurs maken deel uit van de cel criminografie die door het Commando van de Rijkswacht in de loop van 1985 werd opgericht.

soort criminaliteit bij de rijkswacht en politie veroorzaakt, is het nuttig om via onderzoek meer inzicht te krijgen in deze problematiek.

Daarenboven zijn ook uitspraken en resultaten nopens autodiefstal relevanter dan voor de totale criminaliteit. Diefstal van voertuigen is één van de weinige criminaliteitsvormen die voor praktisch 100 % door de politie geregistreerd worden. Het 'dark number' is dus bijna verwaarloosbaar (Kommer, 1985; Van Dijk, 1979; Clarke en Hough, 1984).

Het is trouwens al enige tijd geleden dat er nog criminografische informatie betreffende het fenomeen autodiefstallen is verspreid in België (Bruggeman, 1975). Mede om die reden hebben wij het nodig geacht deze cijfergegevens te brengen. De enige pretentie van dit artikel is overigens beperkt tot de analyse van politieke gegevens gerelativeerd naar demografische gegevens en geïnterpreteerd in toepassing van geografische technieken. Er wordt dus bewust minder aandacht besteed aan beschouwingen van preventieve en repressieve aard. Deze kunnen het voorwerp uitmaken van een later gepubliceerde studie.

#### - *Autodiefstal en criminaliteit*

Wanneer we autodiefstal bekijken in het spectrum van de globale criminaliteit, dan blijkt dat dit misdrijf in 1984 4,0 % van de totaal geregistreerde feiten uitmaakte. Een jaar later bedraagt dit 4,4 %.

Tabel 1. *Autodiefstal en criminaliteit 1984-'85*

<i>Jaartal</i>	<i>totaal aantal feiten</i>	<i>absoluut aantal autodiefstallen</i>	<i>procentueel aantal autodiefstallen t.o.v. aantal feiten</i>
1984	231328	9276	4,0
1985	259005	11397	4,4

Tevens nemen de autodiefstallen met 23 % toe in dezelfde periode, terwijl de totale criminaliteit 'slechts' met 12 % stijgt.

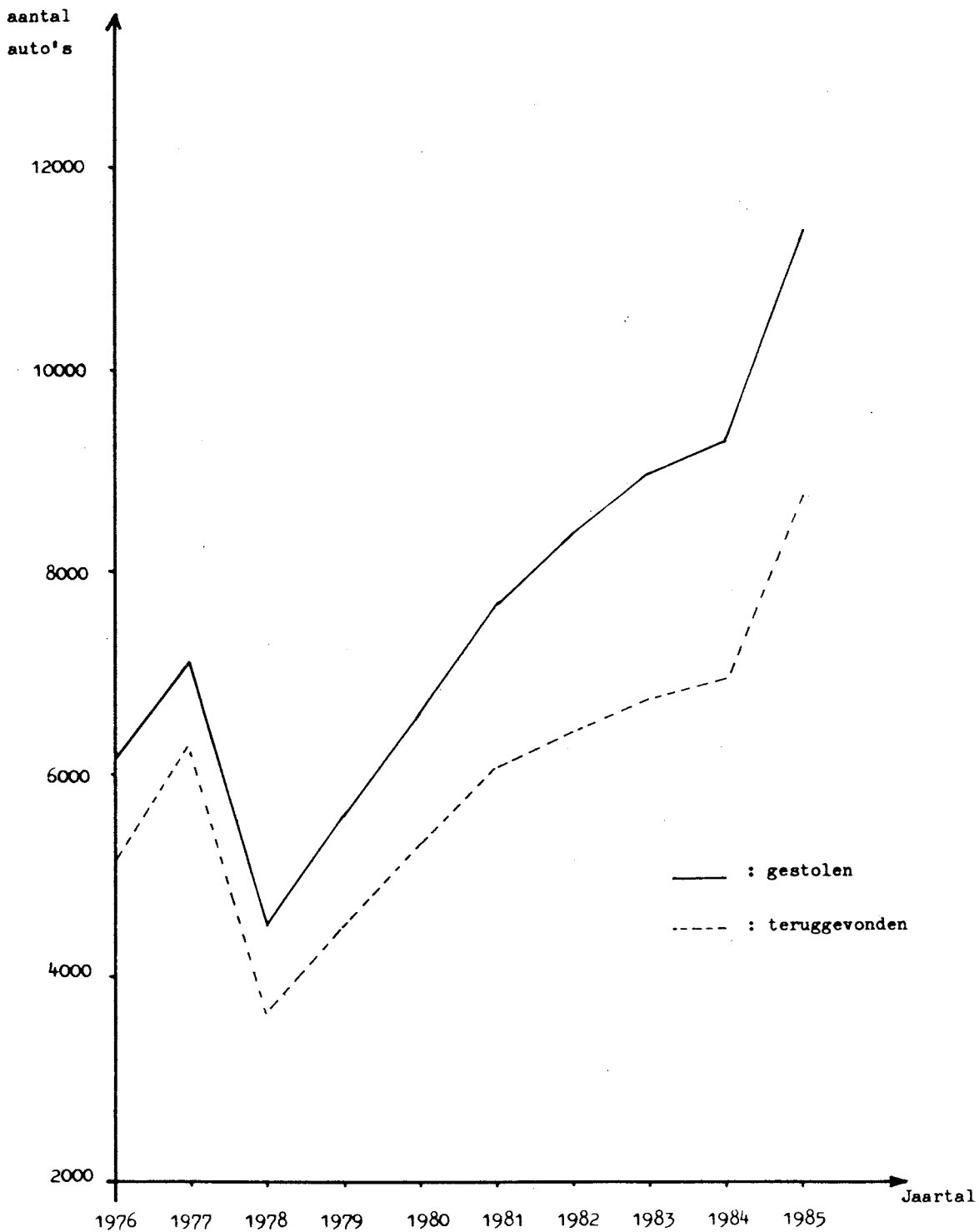
Tabel 2. *Evolutie van de autodiefstallen*

<i>Jaartal</i>	<i>gestolen personenwagens</i>		<i>terruggevonden personenwagens</i>	
	<i>absoluut aantal</i>	<i>index (1976=100)</i>	<i>absoluut aantal</i>	<i>procentueel t.o.v. gestolen auto's</i>
1976	6086	100	5094	84
1977	7026	115	6236	89
1978	4484	74	3652	81
1979	5563	91	4504	81
1980	6560	108	5300	81
1981	7711	127	6039	78
1982	8419	138	6433	76
1983	8977	148	6739	75
1984	9276	152	6917	75
1985	11397	187	8814	77

Uit tabel 2 en grafiek 1 blijkt duidelijk dat er vanaf 1978 een continue stijging is

van het aantal geregistreerde autodiefstallen. Daarentegen wordt vanaf 1977 het percentage teruggevonden wagens steeds kleiner (in 1985 is er een stijging met 2 %).

Grafiek 1. Evolutie van de autodiefstallen



Wanneer we daar tegenover de evolutie van het wagenpark zetten dan bemerken we het volgende:

Tabel 3. Evolutie van het wagenpark

Jaartal	aantal personenwagens		aantal voertuigen	
	absoluut aantal (x1000)	index (1976=100)	absoluut aantal (x1000)	index (1976=100)
1976	2738	100	3174	100
1977	2871	105	3316	104
1978	2973	109	3426	108
1979	3077	112	3545	112
1980	3159	115	3641	115
1981	3206	117	3677	116
1982	3231	118	3705	117
1983	3263	119	3744	118
1984	3300	121	3787	119
1985	3343	122	3841	121

Bron: *Statistisch Jaarboek van België*, Boekdeel 105, 1985, p. 353.

De continue toename die hier optreedt, verloopt trager dan de stijging van de autodiefstallen. Grafiek 2 is hiervan een duidelijke illustratie.

Tabel 4. Verdeling van de gestolen auto's per merk (1985)

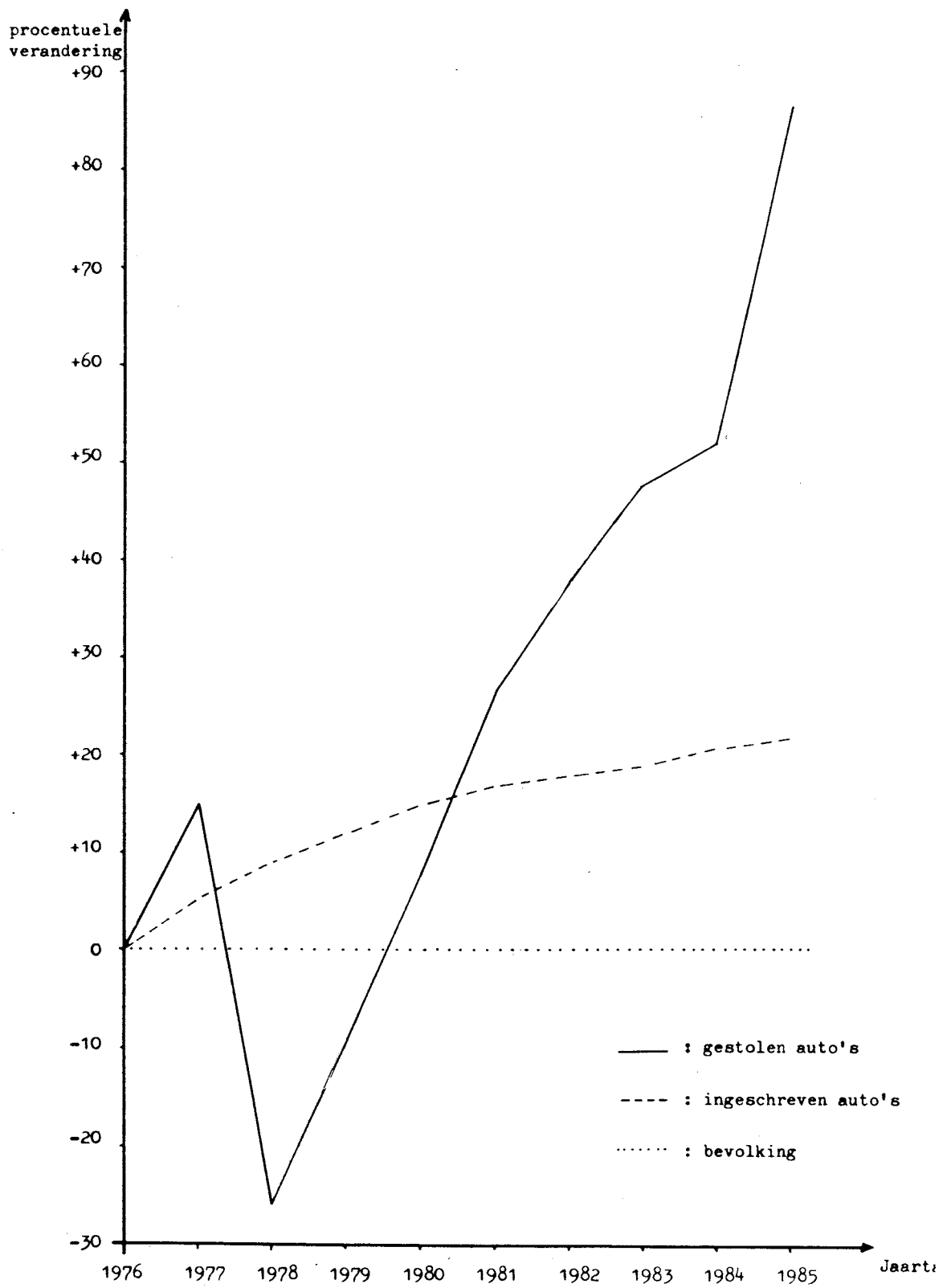
Merk	gestolen auto's absoluut aantal	teruggevonden auto's	
		absoluut aantal	% t.o.v. gestolen merk
VW	2419	1771	73
OPEL	1632	1401	86
BMW	1156	832	72
FORD	859	696	81
MERCEDES	663	371	56
AUDI	590	471	80
FIAT	494	391	79
TOYOTA	488	439	90
RENAULT	458	366	80
CITROEN	450	392	87

Tabel 4 geeft de voornaamste automerken weer die in 1985 gestolen werden. Volkswagen is duidelijk geliefd bij autodieven; meer dan 1/5 van de gestolen auto's zijn Volkswagens.

Wat de percentages teruggevonden wagens betreft is er een groot verschil naargelang het merk. Gestolen Toyota's werden in 90% van de gevallen teruggevonden. Voor personenauto's van het merk Mercedes daarentegen is de kans op terugkrijgen het kleinst. Waarschijnlijk houdt deze situatie verband met het doel van het misdrijf. Enerzijds worden auto's gestolen om tijdelijk te gebruiken (joyriders, daders van hold-ups en andere gelegenheidsautodieven); anderzijds om zowel als geheel of in onderdelen in binnen- of buitenland te verhandelen.

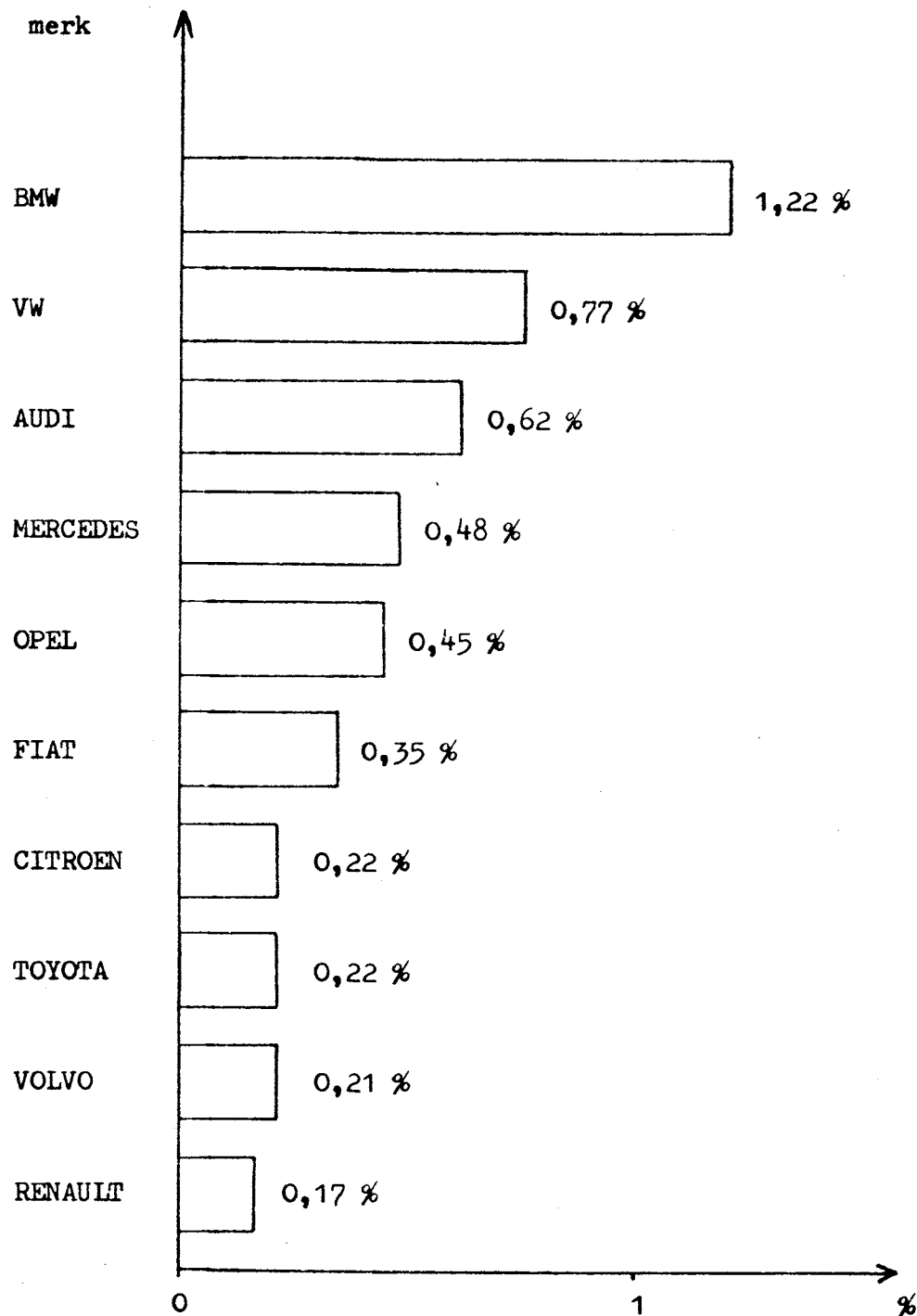
Een beter inzicht in de verdeling per merk van de gestolen auto's kan verkregen worden door rekening te houden met *het aantal ingeschreven voertuigen*

Grafiek 2. Evolutie van de gestolen auto's, geregistreerde wagens en bevolking



van dat merk. Deze berekeningswijze geeft dan ook beter de kans weer waarmee een auto van een bepaald merk kan gestolen worden. Deze methode is uiteraard speculatief aangezien het risico niet gelijk verdeeld is over het land, maar ze laat wel toe de absolute gegevens te betrekken op het aantal 'gelegenheden'.

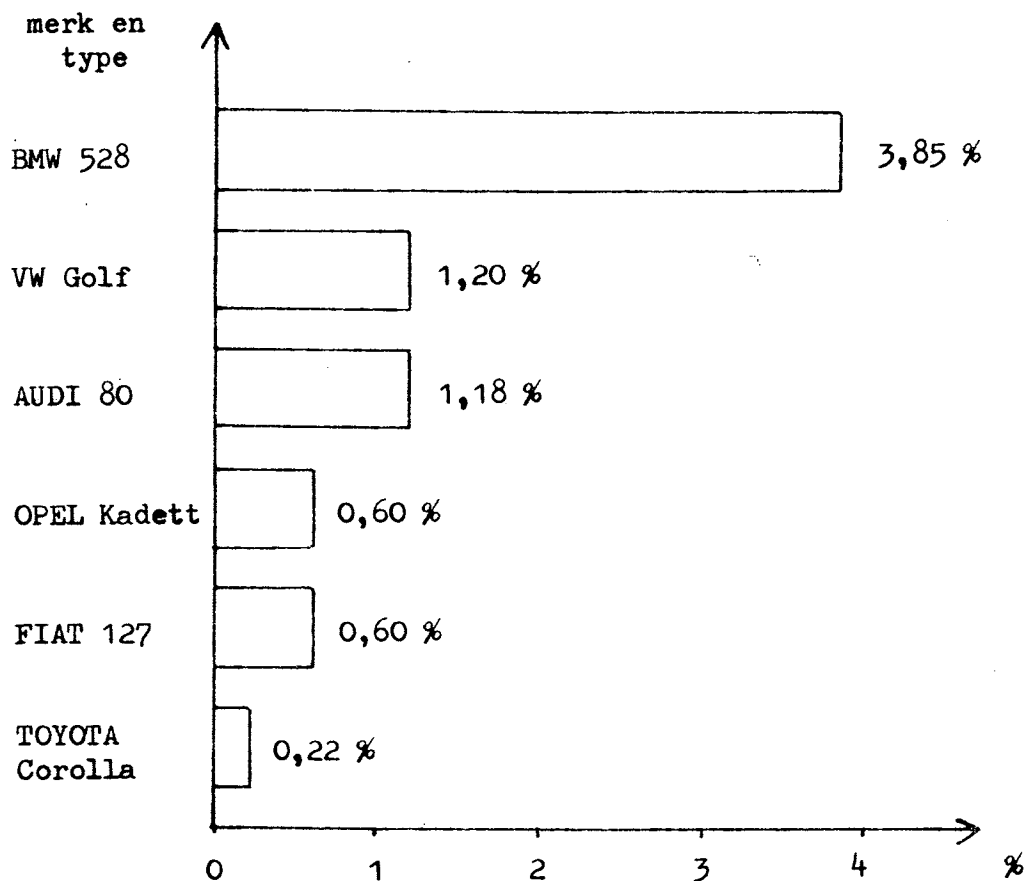
Figuur 1. Verdeling van de gestolen auto's per merk (1985)



Opmerking: de percentages bekomen we door de gestolen auto's te delen door het aantal ingeschreven auto's van dat merk x 100.

Dezelfde oefening kunnen we ook maken rekening houdende met *het merk en het type* van de gestolen wagens.

*Figuur 2. Verdeling van de gestolen auto's per merk en type (1985)*



*Opmerking: de percentages bekomen we door de gestolen auto's te delen door het aantal ingeschreven auto's van dat merk en type x 100.*

Naarmate we verder differentiëren naar merk en type bemerken we belangrijke verschillen in 'diefstalgevoeligheid' van de verschillende wagens.

In juli wordt het kleinste aantal personenwagens gestolen. De meeste auto's worden in november en december ontvreemd. Een analyse over de laatste vijf jaar leert ons dat in de zomer (de maanden juni, juli en augustus) minder auto's worden gestolen dan in de andere maanden. We merken tevens op dat de toename van deze criminaliteitsvorm in de periode september tot december een indicator is voor de stijgende trend die zich door de jaren heen doorzet.

Tabel 5. Verdeling van de gestolen wagens per maand (1985)

<i>Maand</i>	<i>absoluut aantal gestolen auto's</i>	<i>gemiddeld aantal gestolen auto's per dag</i>
januari	893	28,8
februari	815	29,1
maart	958	30,9
april	946	31,5
mei	881	28,4
juni	987	32,9
juli	871	28,1
augustus	917	29,6
september	1009	33,6
oktober	1023	33,0
november	1031	34,4
december	1066	34,4
totaal	11397	31,2

*Afstand tussen de plaats van diefstal en de plaats van terugvinden*

Voor een steekproef van 743 auto's die in februari 1985 werden gestolen, hebben we nagegaan op welke afstand zij werden teruggevonden. Nuttige gegevens hiervoor hadden wij voor 423 van 541 teruggevonden wagens.

Tabel 6. Procentueel aantal teruggevonden wagens naar afstand

<i>Afstand (km)</i>	<i>België (%)</i>	<i>Brussel (%)</i>	<i>Luik (%)</i>
0 - 9	71	86	87
10 - 19	10	6	4
20 - 29	5	3	4
30 - 39	3	1	1
40 - 49	3	2	0
50 - 59	1	0	0
60 - 69	2	1	0
70 - 79	1	0	2
80 - 89	1	0	2
90 - 99	1	1	0
100 en meer	2	1	1

*Opmerking: de procenten zijn berekend t.o.v. alle teruggevonden wagens, de som kan van 100 verschillen omdat de waarden afgerond zijn.*

Uit tabel 6 blijkt dat meer dan 70 % van de auto's binnen een straal van 10 km wordt teruggevonden. Personenwagens die binnen de Brusselse of Luikse agglomeratie ontvreemd werden, vindt men voor 86 respectievelijk 87 % terug binnen de 10 km. Deze tabel kan echter niets zeggen over het gebruik dat van de wagens gemaakt werd (b.v. hold-up, joy-riding). Daarenboven hebben de meeste slachtoffers geen idee van de stand van de kilometerteller op het ogenblik van de diefstal.



## Tijdsverloop waarin een gestolen wagen wordt teruggevonden

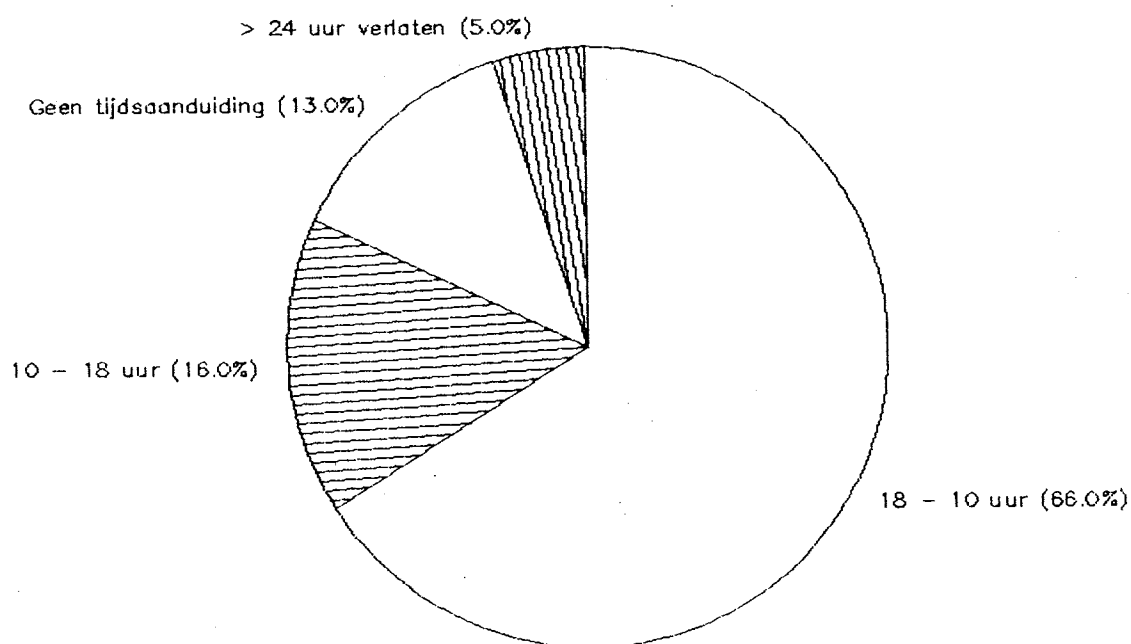
Naast de afstand waarop men een auto terugvindt, kan men ook de tijd in rekening brengen.

Tabel 7. Teruggevonden wagens naar tijd

dag van terugvinden	gecumuleerd percentage t.o.v. alle teruggevonden auto's
Dezelfde dag	18,8
Na 1 d	43,9
2 d	55,0
3 d	62,5
4 d	67,4
5 d	72,1
10 d	83,5
15 d	89,0
20 d	93,1
25 d	95,5
30 d	98,2
365 d	100,0

Tabel 7 leert dat na 20 dagen reeds meer dan 93% van de auto's die worden teruggevonden, terecht is. Interessant om weten, o.a. vanuit slachtofferoogpunt, is de verhouding teruggevonden wagens t.o.v. de gestolen wagens. Dan blijkt dat men 13% de dag zelf terugvindt en dat bijna 50% van de gestolen wagens terecht is na 5 dagen.

Figuur 3. Gestolen auto's in februari 1985; verdeling per uur



Uit figuur 3 leren we dat 66 % van de auto's gestolen wordt tussen 18 en 10 uur. Voor 18 % konden geen nauwkeurige tijdsaanduidingen vermeld worden; voor 5 % daarvan, omdat de bestuurder het voertuig meer dan 24 uur had achter gelaten.

## *1.2. GEOGRAFISCHE SPREIDING VAN DE AUTODIEFSTALLEN*

In dit gedeelte gaan we verder in op de geografische verdeling van de autodiefstallen en vergelijken de patronen met het ruimtelijk beeld van de totale criminaliteit.

De techniek die gebruikt werd om de klasse-indeling van de kaarten te maken, lichten we vooraf kort toe. De toegepaste klasse-indeling berust op het principe van de aangepaste gelijke frequenties. Deze methode wordt angewend wanneer de verdeling van de gegevens enigszins scheef is; m.a.w. wanneer het rekenkundig gemiddelde en de mediaan sterk verschillen. Men probeert dan deze scheefheid te corrigeren door de klassen symmetrisch t.o.v. het gemiddelde te verdelen (Van Der Haegen, 1981). We nemen de gemiddelde waarde als referentie en groeperen de gemeenten, enerzijds met de lagere en anderzijds met de hogere waarden in klassen met gelijke frequenties. We krijgen dus twee groepen van ongelijke omvang, die opgedeeld zijn in klassen met gelijke frequenties. Bij deze werkwijze kunnen we twee soorten gemiddelden gebruiken, ofwel het gemiddelde van de waarden van de verschillende ruimtelijke entiteiten (b.v. gemeenten), ofwel het gemiddelde over het gehele gebied (b.v. het rijksgemiddelde). Het voordeel van het rijksgemiddelde is dat elke autodiefstal in rekening wordt gebracht, ongeacht waar dit feit werd gepleegd. Indien we het gemeentelijk gemiddelde zouden gebruiken, dan hadden we elke gemeente een gelijk gewicht gegeven, zowel een gemeente zonder autodiefstal als de stad Luik met 1240 autodiefstallen. Zodoende kunnen we het verschijnsel ruimtelijk analyseren en tevens nagaan in welke mate dit van het gemiddelde afwijkt.

### *1.2.1. Absoluut aantal autodiefstallen*

De provinciale kaart met de autodiefstallen (kaart 1) leert ons dat in Brabant en Luik de meeste auto's onvreemd worden. In Oost-Vlaanderen, Namen en Luxemburg het minst.

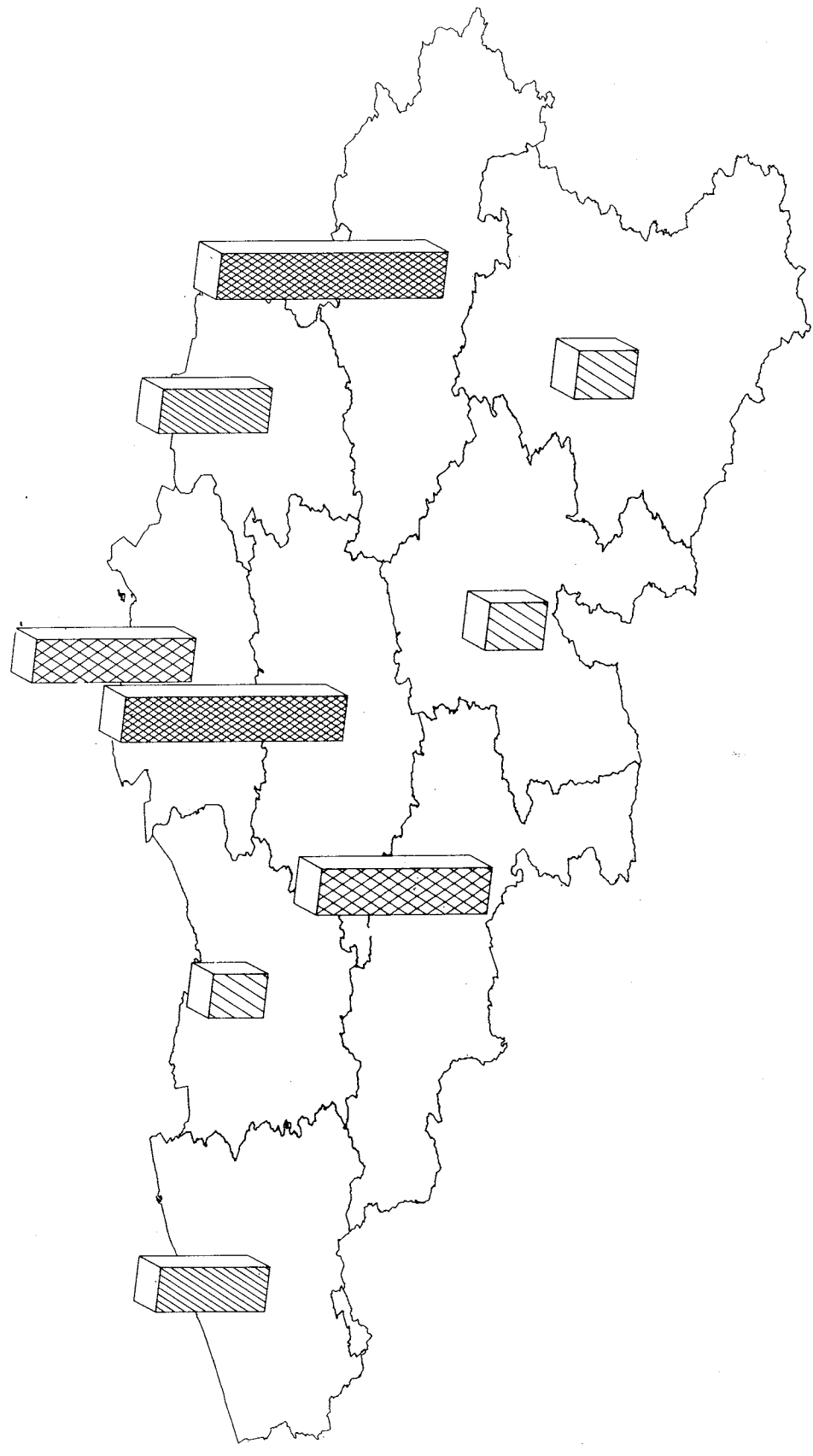
Het gemiddelde aantal gestolen auto's per gemeente bedraagt 19 per jaar. Slechts in 87 gemeenten (15 %) worden 19 of meer auto's gestolen. Dit betekent dat het ruimtelijk patroon van dit misdrijf sterke contrasten vertoont (zie kaart 2). Absolute koplopers wat autodiefstal betreft zijn de Luikse en Brusselse agglomeratie.

In de steden Luik (1240), Brussel (783), Antwerpen (690) en Charleroi (585) registreren we 29 % van alle autodiefstallen. Opvallend hierbij is dat Gent laag scoort, 168 feiten.

De tweede groep gemeenten die in het oog springt omvat Namen, Bergen en La Louvière; Hasselt en Genk, de kustgemeenten Oostende en Knokke-Heist en Leuven, het aantal autodiefstallen bedraagt er tussen 60 en 200.

VOLS DE VOITURES 1985  
NOMBRE ABSOLU

AUTODIEFSTAL 1985  
ABSOLUUT AANTAL



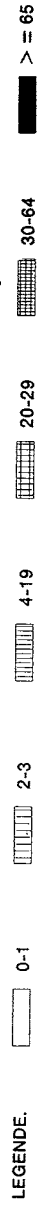
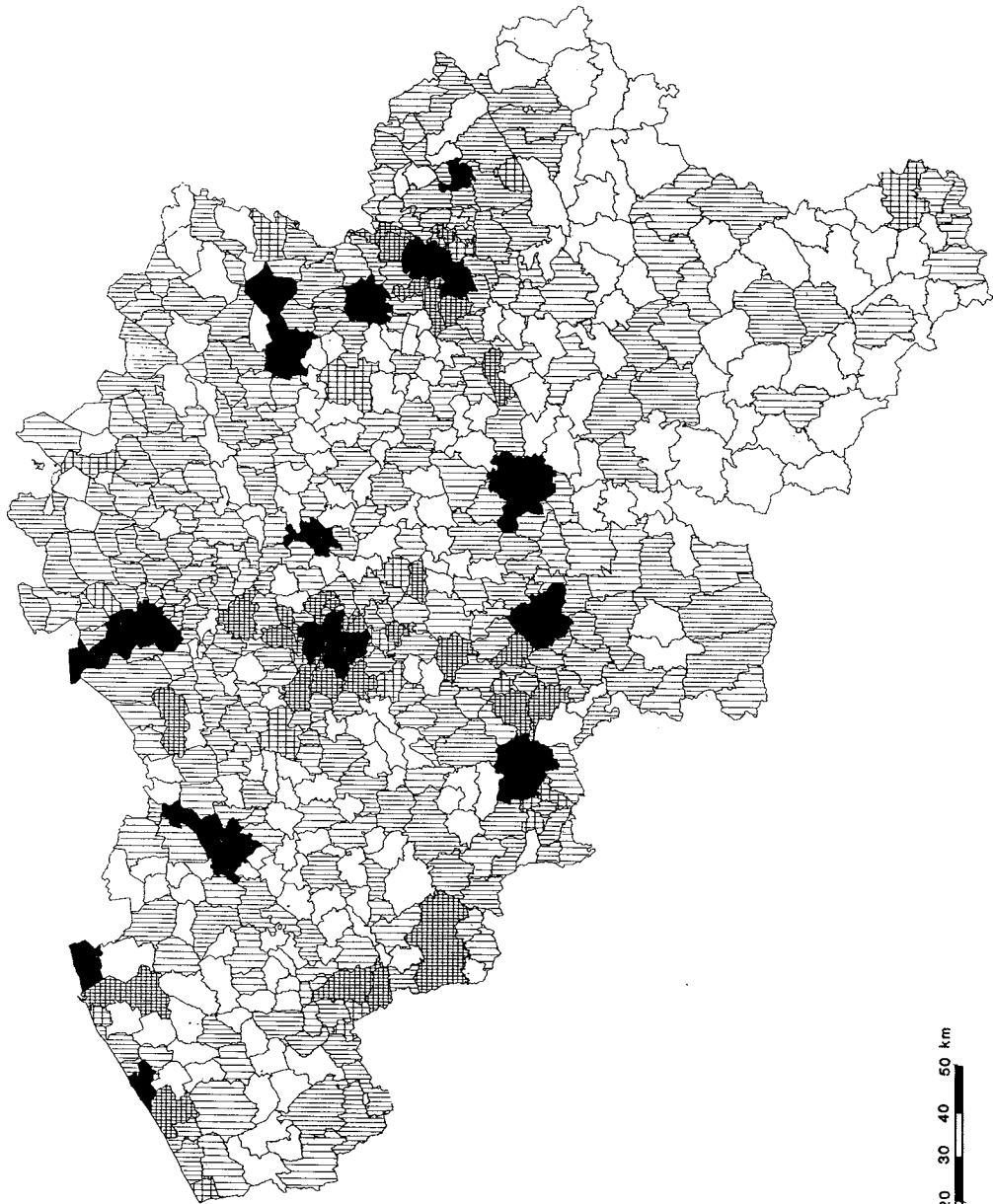
LEGENDE. 100-499 500-999 1000-1999 2000-4500

ALGEMEEN COMMANDO RIJKSWACHT  
COMMANDEMENT GENERAL DE LA GENDARMERIE

KAART 2

VOERTUIGDIEFSTAL 1985

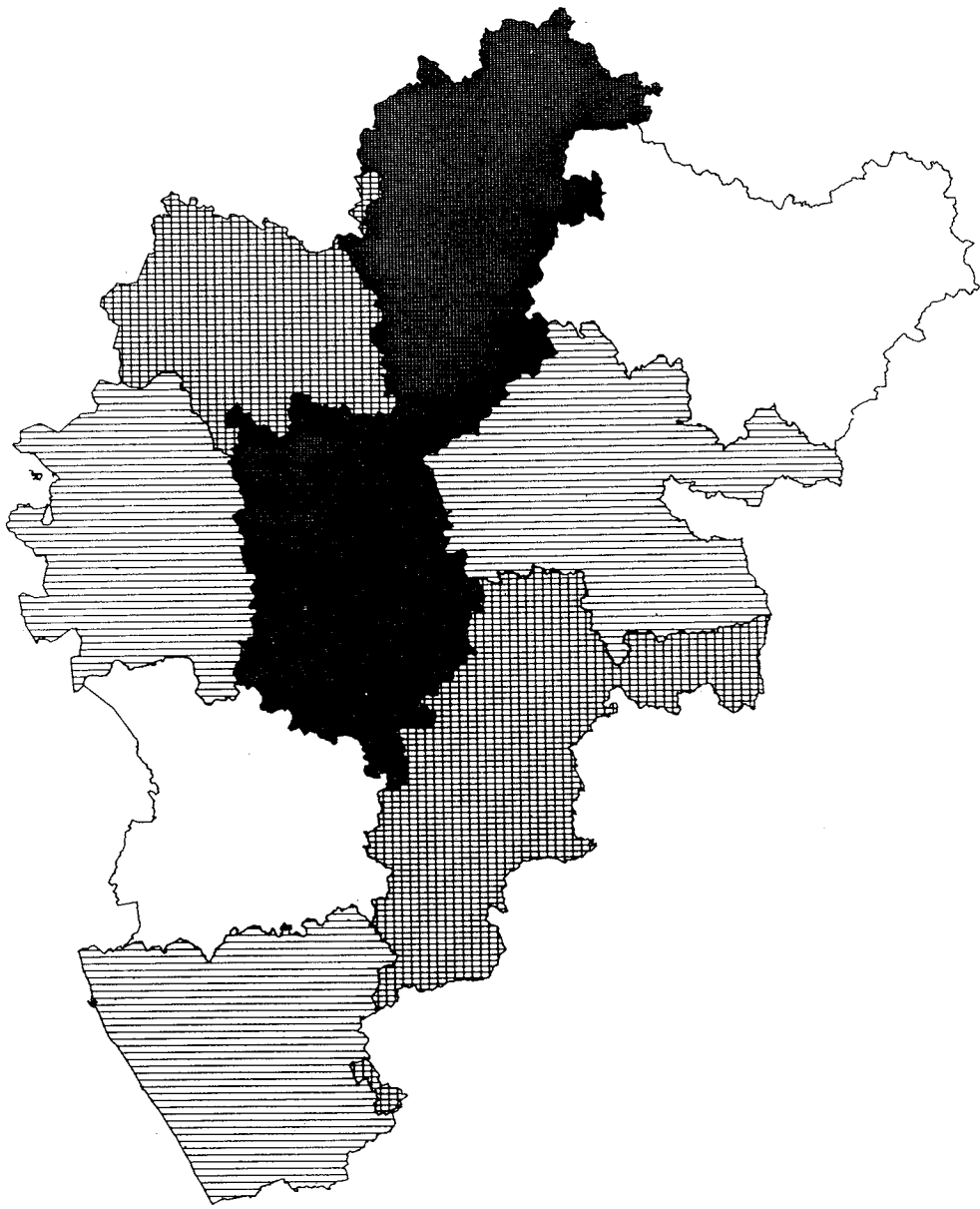
VOLS DE VEHICULES 1985



ALGEMEEN COMMANDO RIJKSWACHT  
COMMANDEMENT GENERAL DE LA GENDARMERIE

AUTODIEFSTAL 1985  
GESTOLEN AUTO'S TOV INGESCHREVEN VOERTUIGEN

VOLS DE VOITURES 1985  
VOITURES VOLEES PAR RAPPORT AUX VEHICULES ENREGISTRES



LEGENDE.    0 10 20 30 40 50 km

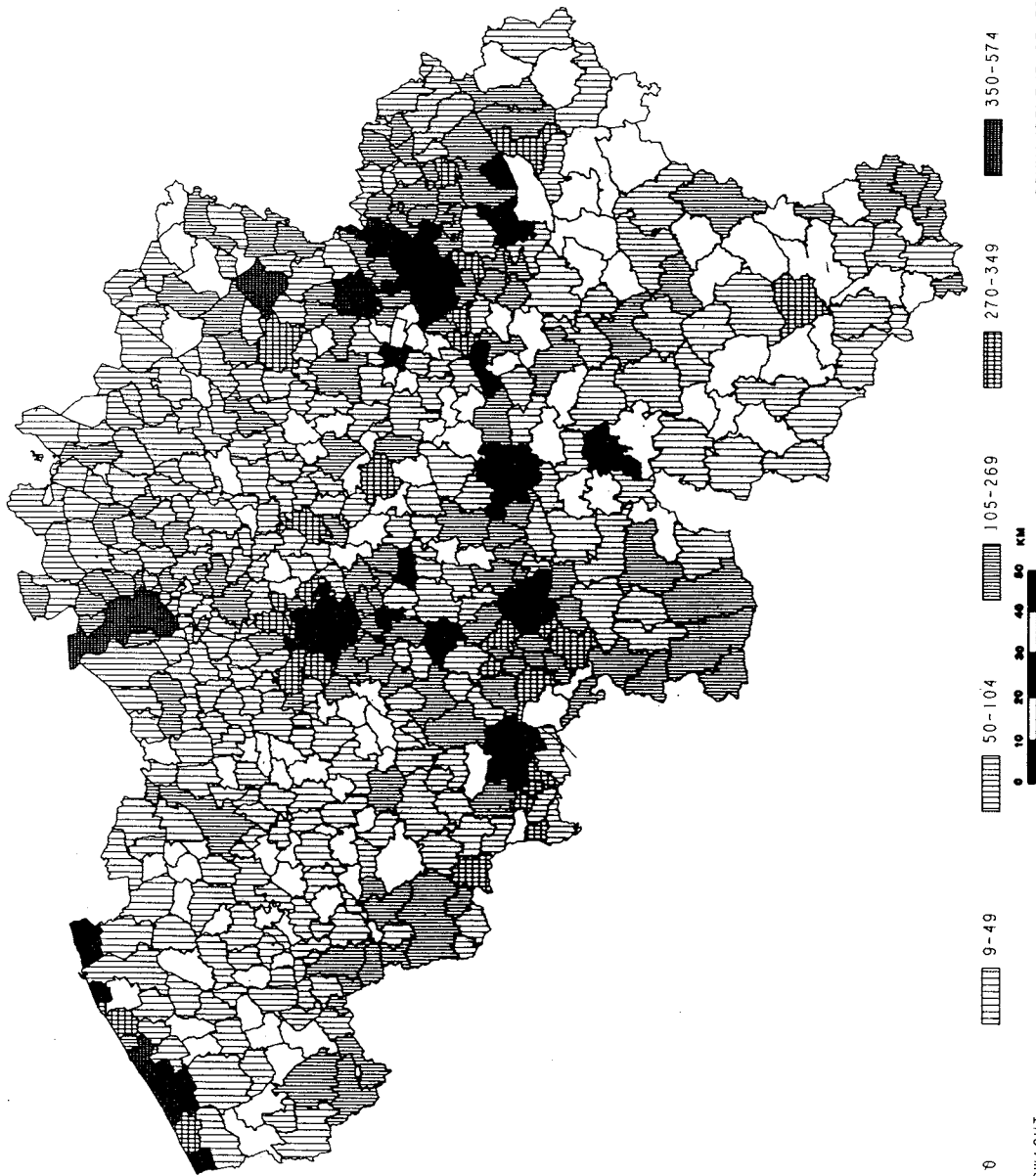
White	70-100
Horizontal lines	101-249
Vertical lines	250-299
Cross-hatch	300-600

ALGEMEEN COMMANDO VAN DE RIJKSWACHT  
COMMANDEMENT GENERAL DE LA GENDARMERIE

KAART 4

AUTODIEFSTAL 1985  
GESTOLEN AUTO'S TOV INGESCHREVEN VOERTUIGEN

VOITURES VOLEES PAR RAPPORT AUX VEHICULES ENREGISTRES  
VOLS DE VOITURES 1985



LEGENDE:

0

9-49

50-104

105-269

270-349

350-574

575-1750

ALGEMEEN COMMANDO RIJKSWACHT

COMMANDEMENT GENERAL DE LA GENDARMERIE

Minder auto's worden gestolen in Kortrijk (52), Moeskroen (36), Doornik (44), Louvain-la-Neuve (38) en Sint-Niklaas (39).

Lage waarden constateren we in de agrarische gebieden van de beide Vlaanderen, de Leemstreek en de Ardennen.

### *1.2.2. Relatief aantal autodiefstallen t.o.v. ingeschreven voertuigen*

Wanneer we fenomenen ruimtelijk analyseren, dan relativeren we de waarnemingen meestal ten opzichte van een variabele die er verband mee houdt om op dezelfde basis te kunnen vergelijken. De best mogelijke variabele om de autodiefstallen te relativeren is het aantal ingeschreven voertuigen.

Er bestaat een sterke positieve correlatie tussen het aantal gestolen auto's en het aantal ingeschreven voertuigen. De correlatiecoëfficiënt bedraagt 0,72.

We merken nochtans dadelijk op dat dit soort diefstal gekenmerkt wordt door een hoge mobiliteit, een auto wordt niet noodzakelijk gestolen in de gemeente waar hij ingeschreven is. Ondanks die zwakte wordt het aantal gestolen auto's op 100.000 geregistreerde voertuigen als de best bruikbare maat weerhouden om dit fenomeen te bestuderen. Frisbie et al. (1977) gaan zelfs verder en zeggen dat deze verhouding 'the best available approximation of opportunity' is. Meer gedifferentieerde relativering, b.v. op aanwezige auto's in de gemeente zijn niet mogelijk, omdat er onvoldoende algemene tellingen bestaan over in- en uitgaand verkeer of over parkeercapaciteiten en bezettingsgraad.

Kaart 3 toont de spreiding van het aantal autodiefstallen per ingeschreven voertuig per provincie. Net als bij kaart 1 trekken Brabant en Luik de aandacht door het groot aantal autodiefstallen. Oost-Vlaanderen en Luxemburg bevinden zich opnieuw in de laagste klasse.

De kaart met de gerelativeerde autodiefstallen (kaart 4) is sterk vergelijkbaar met kaart 2, we zullen ons daarom beperken tot de belangrijkste lijnen van het ruimtelijk patroon. De gehele kuststreek contrasteert fel met de rest van West-Vlaanderen door de uitgesproken hoge waarden. Daarentegen scoort Gent lager als we de ingeschreven voertuigen in rekening brengen. Weer valt op dat de stedelijke agglomeraties, Brussel, Bergen-Charleroi en Luik erg getroffen zijn door deze vorm van criminaliteit.

In vergelijking met de ruimtelijke spreiding van alle geregistreerde feiten voor 1985 blijkt autodiefstal een typisch fenomeen verbonden aan de grote steden (uitgezonderd Gent) te zijn.

De concentraties en criminaliteit in de driehoek Gent-Antwerpen-Brussel, de Kempen en Limburg net als in het grootste deel van Wallonië bestaan niet voor autodiefstallen. Ook de hoge scores in de grensstreek Moeskroen-Doornik ontbreken hier.

Nochtans blijft hetzelfde verschijnsel als voor de totale criminaliteit geldig, nl. dat gemeenten met een groot aandeel tijdelijke bevolking en bijgevolg ook meer aanwezige auto's dan ingeschreven, een grotere relatieve waarden vertonen voor de autodiefstallen. Dit fenomeen geldt zowel voor de kustgemeenten als voor de grote steden. (Bruggeman, 1985).

Samenvattend kunnen we concluderen:

- dat jaarlijks een belangrijk aantal auto's wordt ontvreemd (11.397 in 1985) en

dat het aandeel van deze criminaliteitsvorm toeneemt (van 4,0 % in 1984 tot 4,4 % in 1985);

- dat het laatste jaar de autodiefstallen met 23 % toenamen;
- dat het percentage teruggevonden auto's daalt (77 % in 1985);
- dat 40 % van de gestolen auto's wordt teruggevonden in een straal van 10 km en 52 % binnen de 5 dagen;
- dat de steden, voornamelijk Luik en Brussel het leeuwenaandeel van de gestolen wagens signaleren;
- en dat het ruimtelijk patroon van de autodiefstallen sterkere concentraties vertoont (grotere steden en kuststreek) dan de geografische spreiding van de totale criminaliteit.

## Hold-up

H. Berkmoes en W. Bruggeman

Telkens weer moet bij het verschaffen van informatie over hold-up begonnen worden met het herhalen van de definitie, zoals die in 1975 door de Procureurs-generaal werd vastgelegd.

Wordt als hold-up beschouwd: de diefstal of de afpersing, of de poging gepleegd hetzij in een plaats waar ingevolge beroepsactiviteiten belangrijke gelden of waarden voorhanden zijn of kunnen zijn, hetzij op personen die beroepshalve in het bezit zijn van belangrijke gelden of waarden, indien door de daders t.o.v. personen wapens of op wapens lijkende voorwerpen werden gebruikt of getoond of indien de dader heeft doen geloven dat hij gewapend was, of indien door hem gebruik gemaakt werd van weerloosmakende of giftige stoffen. De als hiervoor omschreven overvallen op officiële casino's en op winkels met meer dan één kassa worden eveneens als hold-up beschouwd.

Deze definitie, onbestaande in het Strafwetboek, heeft zeker het voordeel te bestaan, maar bemoeilijkt door haar specificiteit elke internationale vergelijking.

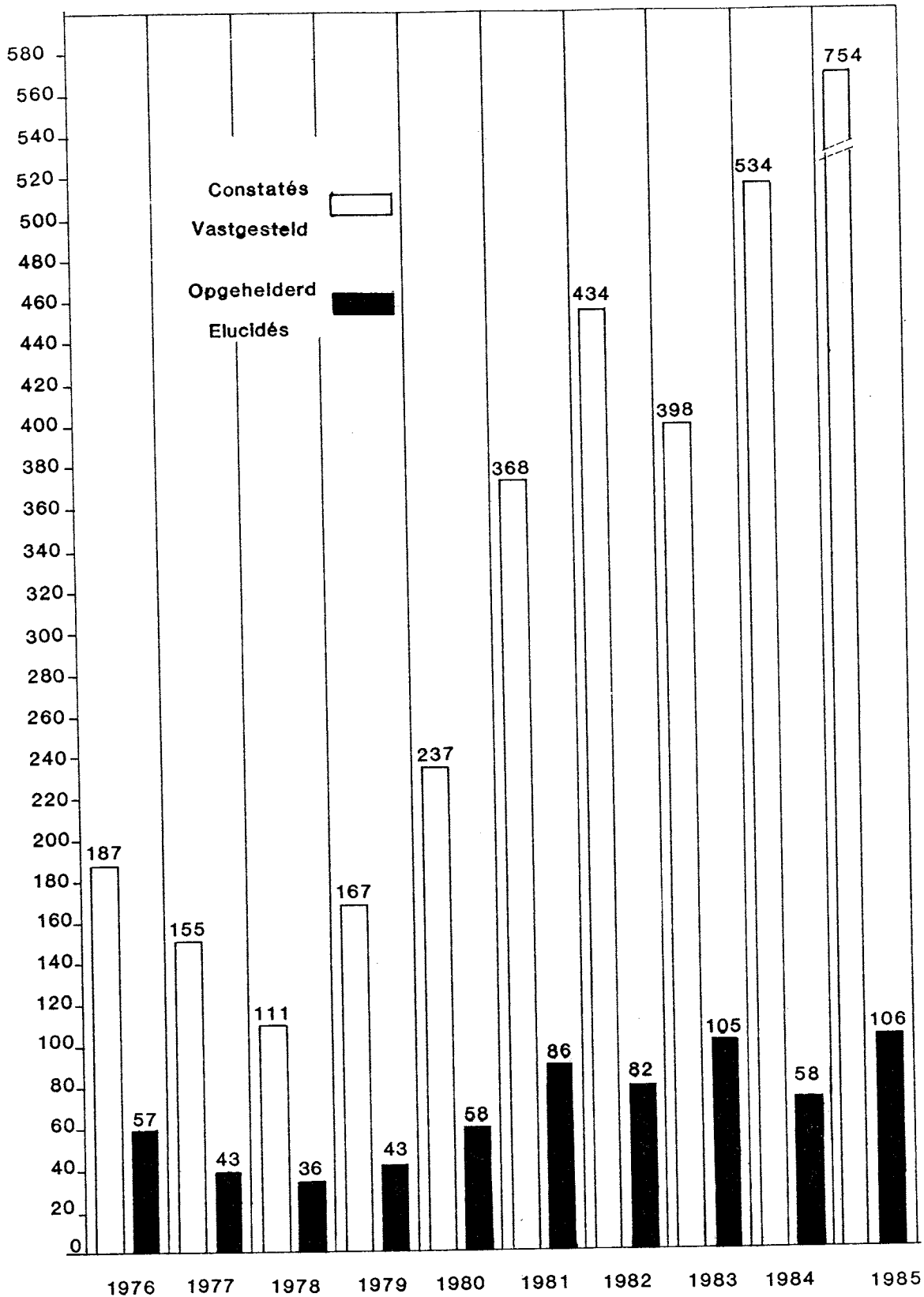
Het is al enige tijd geleden dat er een grondige en uitgegeven studie van het fenomeen hold-up verscheen (Bekaert et al., 1970).

Schema 1 bevat een tijdreeks die een periode van 10 jaar beslaat en die aanvangt vanaf de periode dat de definitie van hold-up werd gestandaardiseerd. Op te merken valt dat het meetmoment zich telkens rond 10 januari, volgend op het teljaar situeert. Dit stelt geen probleem wat het fenomeen cijfer zelf betreft, daar elke hold-up het voorwerp uitmaakt van een dringende seining. Problematisch is wel het aantal ophelderingen, die na dit moment wellicht nog toenemen, niet alleen voor het meest recente teljaar maar ook, alhoewel in mindere mate, voor de vorige jaren. Nochtans werd in deze tabel voor deze methode geopteerd. Inzake vergelijkbaarheid is trouwens eenheid in het meetmoment een must.

Het is duidelijk dat, behalve in 1977 en 1978, het aantal geregistreerde hold-ups blijft toenemen.



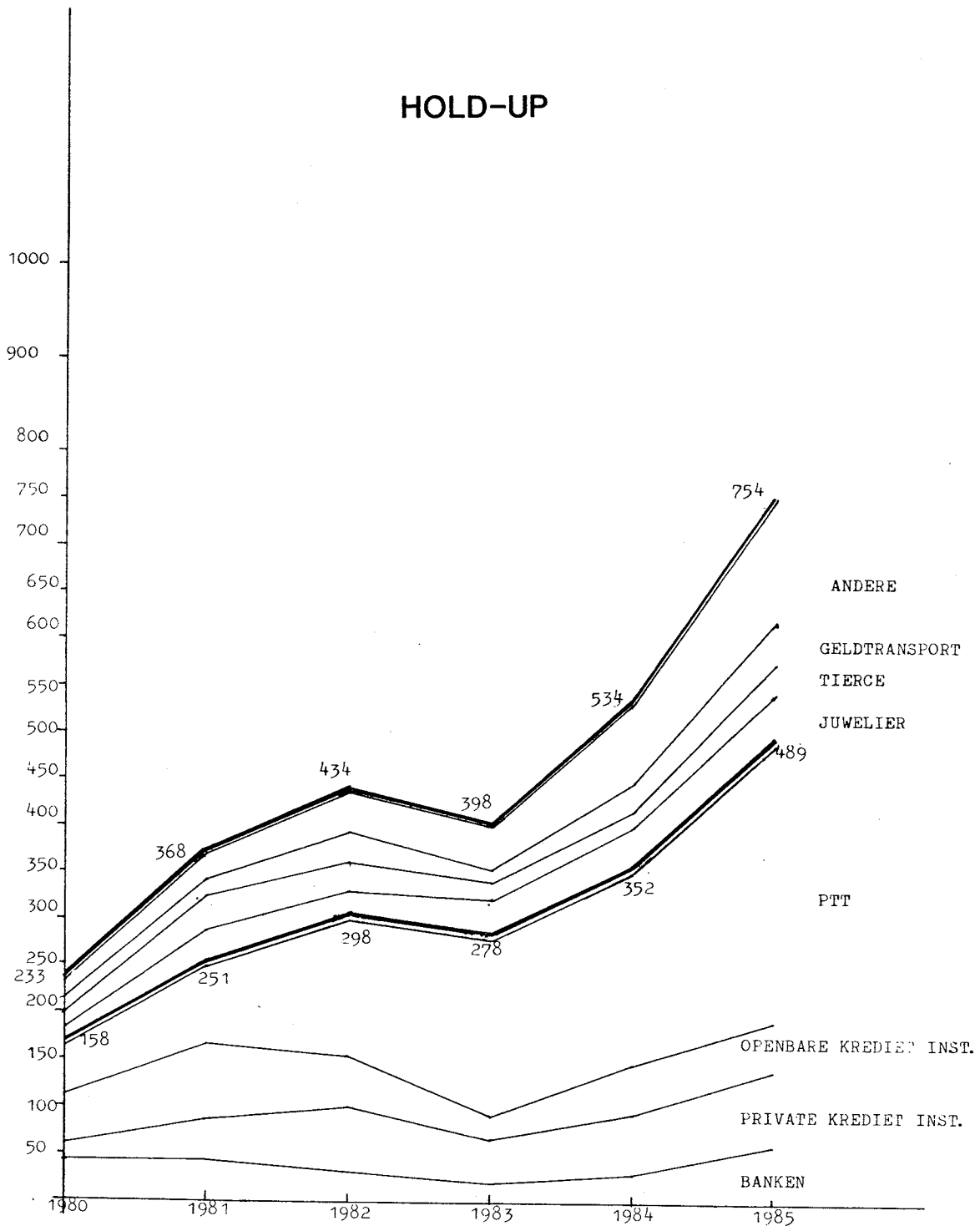
Schema 1. Hold-up 1976-1985



Wel wordt het vrij vlug duidelijk dat niet alle potentiële objectieven aan dezelfde stijgingsgraad onderhevig zijn (Schema 2). Zo hebben de financiële instellingen, behalve de PTT, zich vrij goed weten af te schermen ten nadele van de PTT. Hier treedt duidelijk een verschuivingsverschijnsel op. D.m.v. de cumulatieve

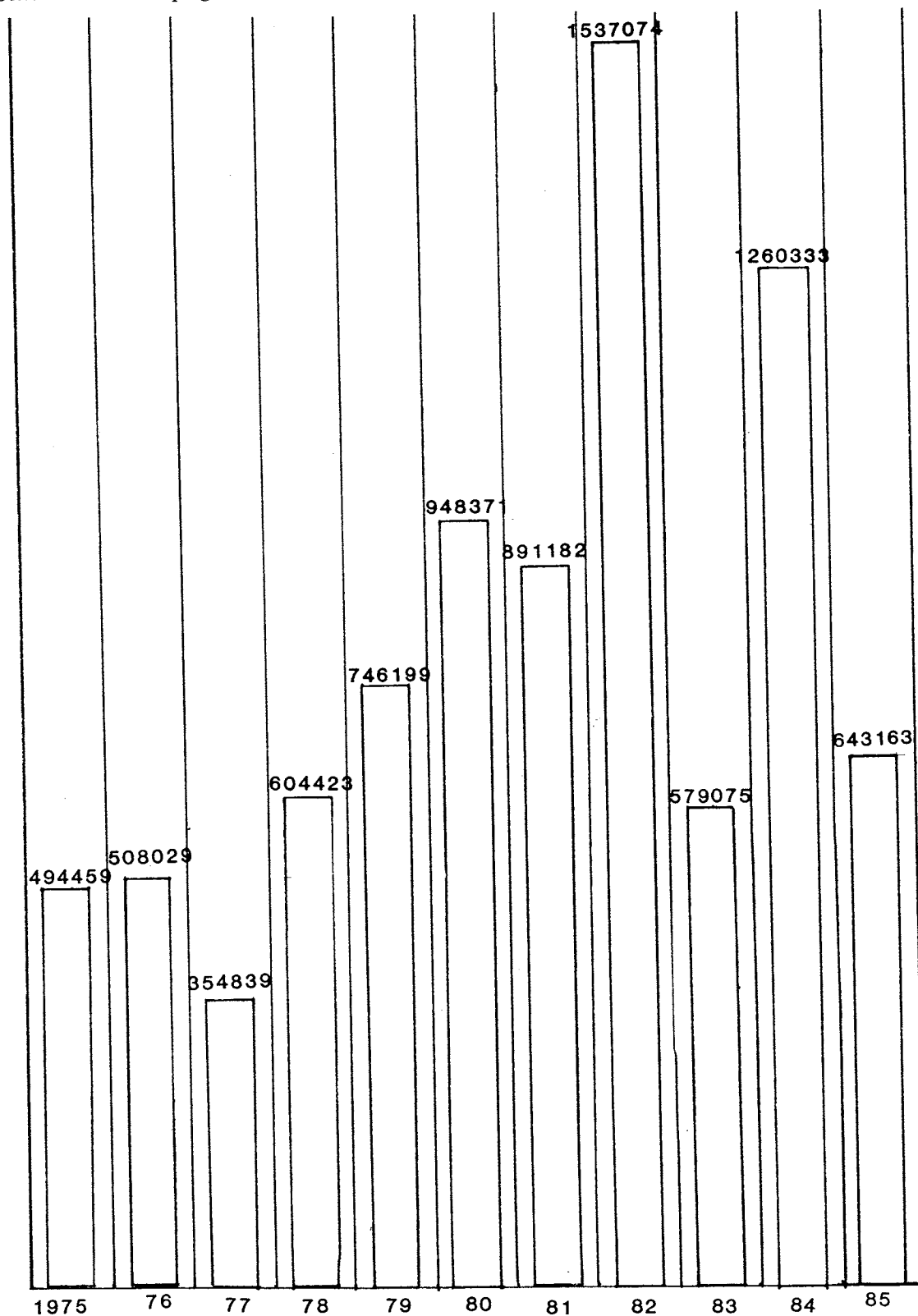
grafische voorstelling wordt dit gemakkelijk gevisualiseerd. Op te merken valt nog dat de indeling van de financiële instellingen sedert 1980 werd gestandaardiseerd en aangepast aan de catalogus gebruikt door de Belgische Vereniging van de Banken, wat de duidelijkheid en de representativiteit van de verschaft gegevens ten goede komt.

Schema 2. Hold-up: objectieven



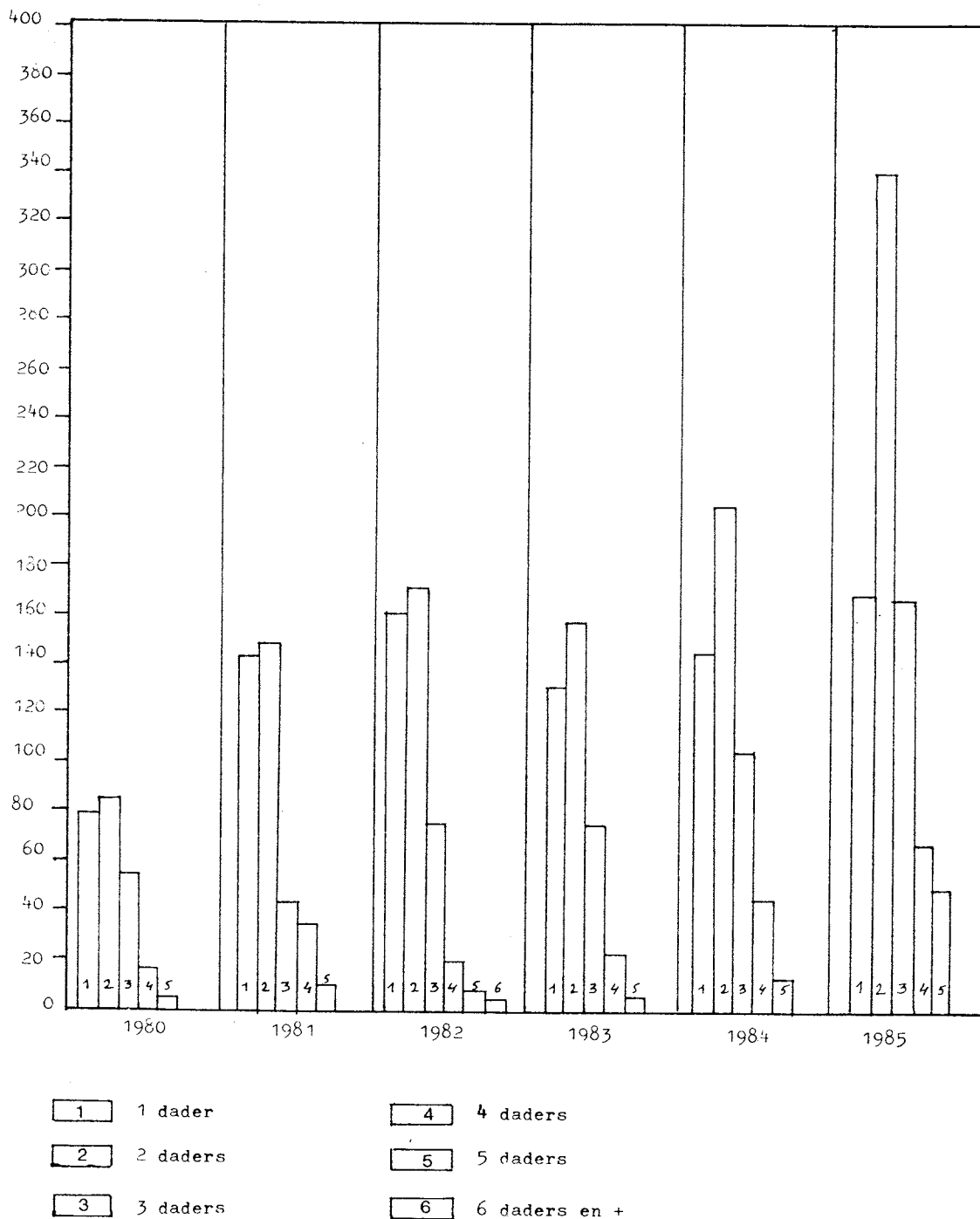
De gemiddelde buit per hold-up vertoont na 1982 een dalende trend, wat naar preventieve norm de aantrekkelijkheid van de overval zou kunnen verhogen (Schema 3). Jammer genoeg zijn deze cijfers slechts meer dan indicatief betrouwbaar vanaf 1979, daar ze voordien slechts sporadisch met vertegenwoordigers van de slachtoffergroepen werden bijgestuurd. Het blijft trouwens zeer

Schema 3. Hold-up: gemiddelde buit



moelijk deze cijfers eenduidig op hun intrinsieke waarde na te trekken. Heel wat instellingen blijven trouwens terughoudend bij hun informatieverschaffing. Naar verklaringen van benadeelden en getuigen kon een tabel samengesteld worden, die sedert 1980 situeert met hoeven de zichtbare en geziene daders bij een hold-up wel zijn. Opmerkelijk is in welke mate de dadergroepen, bestaande uit twee daders zich wel profileren, daar waar het absoluut cijfer van de schijnbaar alleen optredende daders stagneert (Schema 4).

Schema 4. Hold-up: aantal daders



Qua aangewende wapens mag met een aan de zekerheid grenzende waarschijnlijkheid gesteld worden dat de vuurwapens het meest aangewende middel blijven, behoudens enkele gevallen waarbij sprays en steekwapens werden getoond. Het onderscheid naar de aard van het vuurwapen is voor een niet-geëxperimenteerde getuige zo subtiel dat in de tabel dit onderscheid zelfs gedurende enkele jaren niet als statistisch relevant werd gehanteerd (Schema 5).

Schema 5. Hold-up: aantal vertoonde wapens

Aard	Jaar	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
<i>Vuurwapens</i>									
Pistool		55	132	249	294	204	220	256	402
Revolver		36				147	116	101	186
Jachtgeweer		5	5	20	24	31	49	66	101
Geweer afgezaagde loop		5	3						
Geweer .22		5							
Luchtdrukgeweer		2							
Machinepistool		3	10	10	15	18	25	23	37
Onbepaald		8	17					44	45
Namaakvuurwapen		4		3					
Alarmpistool		2	6	6	1				
Gaspistool		1							
Spray		2	2	2	7	7	13	19	22
Granaat - Bom		3	1	2	3	1	1	1	1
Steekwapen		4	7	8	10	8	16		15
Matrak - Staaf		2	4	2	5	7	3	2	7
Peper		1							
Deed alsof		3	3						
Molotov				1					
Bijl				2					
Verdovend produkt				1					
Hamer				2					2
Riotgun									4
Explosief									1
Kei									1

Sedert een drietal jaren is de motor een opvallend veel gebruikt vluchtmiddel en dit vooral in stedelijke en voorstedelijke regio's. De als te voet optredende gesignaleerde daders waren dit uiteraard alleen bij het begin van de vlucht en dit zo lang de initiële waarneming van achteraf optredende getuigen reikte, ongeacht het al of niet aangewende vervoermiddel (Schema 6).

Schema 6. Hold-up: vluchtmiddel

%	1983	1984	1985
auto	48,9	55,5	56,8
motor	5,2	9,3	12,3
bromfiets	-	-	0,3
rijwiel	-	-	0,2
te voet	35,9	20,1	16,7
onbepaald	9,7	14,9	13,3

Met grote terughoudendheid volgt nu de tabel van de gekende, dus geïntercepteerde daderpopulatie, naar nationaliteit (Schema 7). Hierbij dient nog maar eens benadrukt hoe gering de ophelderingsgraad wel is, wat onmiddellijk vragen oproept naar de representativiteit van deze analyse. Deze nationaliteitsregistratie verliep op basis van de administratieve nationaliteit, zoals die bleek uit de identiteitsbewijzen die werden voorgelegd. Opvallend is wel dat het procentueel aantal Belgen in het geheel steeds meer toeneemt.

*Schema 7. Hold-up: daders per nationaliteit*

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Belgen	30	37	40	38	82	122	97	134	64	204
Italianen	20	38	23	24	6	14	32	22	9	27
Fransen	10	5	20	10	6	7	2	6	10	-
Spanjaarden	10	3	33	8	2	2	6	4	-	-
Duitsers	2	-	3	-	2	2	-	2	4	1
Guadeloupes	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Polen	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tsjechen	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hongaren	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-
Luxemburgers	-	-	-	1	2	-	3	-	-	-
Algerijnen	1	-	-	2	1	-	1	-	-	1
Tunesiërs	1	2	-	4	1	1	1	1	-	1
Marokkanen	1	2	3	10	6	10	2	8	13	9
Britten	1	-	-	-	-	-	-	1	-	4
Grieken	1	-	1	-	1	-	-	-	1	-
Nederlanders	1	1	8	2	2	4	-	5	5	3
Portugezen	-	3	1	-	-	-	-	1	-	-
Chilenen	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-
Joegoslaven	-	1	-	-	-	-	-	-	1	5
Senegalezen	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Zairezen	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
USA	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
UNO vluchtelingen										
(Bulgaars)	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-
Onbepaald	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
Turken	-	-	-	-	-	2	6	2	-	-
Cyprioten	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-
Albanezen	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
Israëliërs	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Oostenrijkers	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Monegasken	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Totaal	96	93	100	101	113	176	160	180	111	263

Tot conclusie van dit gedeelte kan dus gesteld worden dat het aantal geregistreerde hold-ups blijft toenemen, waarbij steeds meer kleine groepen van twee daders actief zijn. Qua objectieven treden er permanent duidelijk verschuivingen op. Sedert enkele jaren neemt de gemiddelde buit per hold-up af. Bij het aantal geïntercepteerde daders is het procentueel stijgend aandeel van de Belgen opvallend.