

**Tussenevaluatie
samenwerkingsproject
zakkenrollerij/
bagagediefstal
Schiphol**

- concept -

t.b.v. Airport Security Schiphol
Spoorwegpolitie, Amsterdam
Rijkspolitie, Dienst Luchtvaart,
Schiphol

Amsterdam, juli 1992
Robert van Overbeeke
Kees Loef

Inhoud

	Pagina
1 Inleiding	1
2 Doel en organisatie	3
3 Maatregelen	6
4 Effecten	10
5 Samenwerking	12
6 Sterke en zwakke punten	16

Bijlagen

Bijlage 1: Voorbeeld van de centrale registratie van aangiften

Bijlage 2: Voorbeeld van het standaard registratieformulier voor informele toezichthouders (ontwikkeld door de Spoorwegpolitie)

1 Inleiding

In mei 1992 is op Schiphol en de spoorlijnen naar dit vliegveld een project opgestart met als doel het aantal gevallen van zakkenrollerij en bagagediefstal te verminderen. Gestreefd wordt naar een daling van het aangiftecijfer met 30% ten opzichte van 1991. Hiertoe zijn drie partijen een samenwerkingsverband aangegaan, te weten:

- de Spoorwegpolitie (S.P.);
- de Rijkspolitie Schiphol, dienst Luchtvaart (R.P.);
- de Airport Security (A.S.), de particuliere beveiligingsdienst van de N.V. Luchthaven Schiphol.

Deze partijen worden ondersteund door het Landelijk Bureau Voorkoming Misdrijven (LBVM) van het Ministerie van Justitie te Den Haag.

Het project loopt van mei tot en met september 1992. Evaluatie vindt plaats door onderzoeks- en adviesbureau Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP) te Amsterdam. De onderhavige rapportage vormt een beknopte tussentijdse evaluatie van het project. De eindevaluatie wordt in oktober 1992 verwacht.

In het algemeen worden twee typen evaluatie onderscheiden: procesevaluatie en effectevaluatie.

Procesevaluatie heeft als doel de kwaliteit van een beleidsproces (hier: de gang van zaken binnen het project) vast te stellen. Bij effectevaluatie staan de resultaten van een beleidsproces centraal: in hoeverre is het beoogde doel bereikt?

In deze tussenevaluatie wordt zowel aan **processen** als aan **effecten** aandacht besteed. De volgende vragen worden behandeld:

- op welke wijze vond de uitvoering tot op heden plaats?
- in hoeverre is er van de oorspronkelijke plannen afgeweken en wat is de verklaring daarvoor?
- in hoeverre is het beoogde doel bereikt?
- welke sterke en zwakke aspecten verdienen aandacht voor het vervolg?

Om deze vragen te kunnen beantwoorden zijn door DSP op de volgende wijze gegevens verzameld:

- bijwonen van vergaderingen van stuur- en projectgroep;
- screenen van notulen van vergaderingen;
- gesprekken met vertegenwoordigers van de drie deelnemende partijen (één gesprek per deelnemer) aan de hand van een gestructureerde gesprekshandleiding;
- 'meelopen' tijdens de uitvoering.

Leeswijzer

De indeling van dit rapport is als volgt:

- in hoofdstuk 2 (Organisatie) wordt de organisatiestructuur van het project beschreven;
- in hoofdstuk 3 (Maatregelen) wordt weergegeven welke van de voorgenomen maatregelen zijn uitgevoerd en welke niet; tevens wordt aangegeven welke overwegingen hierbij een rol hebben gespeeld;
- in hoofdstuk 4 (Effecten) wordt bezien in hoeverre de voorgenomen doelstelling behaald is;

- in hoofdstuk 5 (Samenwerking) wordt beschreven hoe de samenwerking verloopt en hoe de participanten hierover oordelen;
- in hoofdstuk 6 (Sterke en zwakke punten) vindt een inventarisatie plaats van de positieve en negatieve aspecten van het project met het oog op de uitvoering van het vervolg.

2 Doel en organisatie

Doel

Het streefdoel van het project is een vermindering van het aantal aangiften met betrekking tot zakkenrollerij en bagagediefstal met 30% ten opzichte van 1991. In het plan van aanpak¹ wordt zakkenrollerij gedefinieerd als het zonder geweld of bedreiging met geweld wegnemen van geld en/of goederen uit kleding of tas, die door het slachtoffer gedragen wordt of die het slachtoffer bij zich heeft. Als belangrijk neven doel van het project geldt het zoeken naar een bevredigende en effectieve samenwerkingsrelatie tussen de deelnemende partijen.

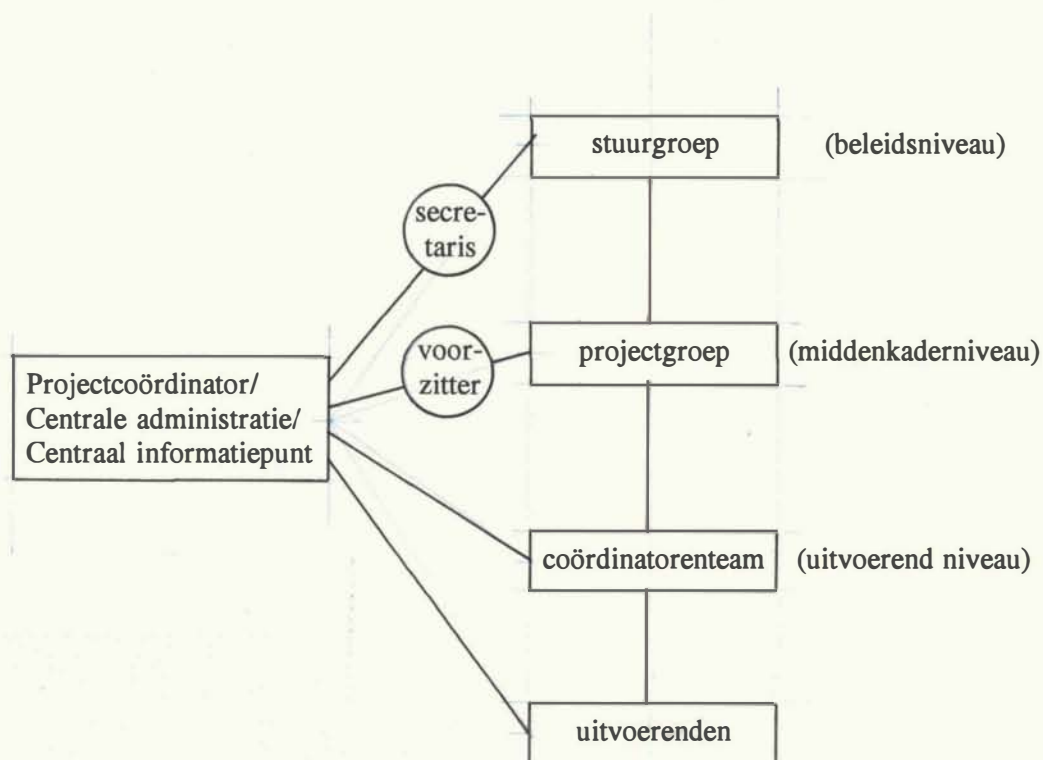
Organisatie

Ten behoeve van het bereiken van bovenvermelde doelstelling is een organisatiestructuur opgezet die bestaat uit:

- stuurgroep;
- projectgroep;
- coördinatorenteam;
- uitvoerders;
- centraal administratie- en informatiepunt.

Onderstaand schema geeft weer hoe deze structuur eruit ziet:

Schema 1: Organisatiestructuur van het project



¹ Loef, Kees en Robert van Overboeke; Plan van aanpak Bagagediefstal/Zakkenrollerij op en rond Schiphol. Van Dijk, Van Soomeren en Partners, Amsterdam, april 1992.

Stuurgroep

In de stuurgroep hebben op beleidsniveau vertegenwoordigers van de participerende organisaties zitting, alsmede het Landelijk Bureau Voorkoming Misdrijven en het Openbaar Ministerie te Haarlem. Deze groep heeft voorwaardenscheppende en controlerende taken ten aanzien van de projectgroep en is tot dusver eenmaal bijeengekomen, namelijk aan het begin van het project. De volgende bijeenkomst is gepland halverwege de looptijd van het project, te weten begin juli.

Door de geïnterviewde leden van de projectgroep wordt de ondersteuning door de stuurgroep als voldoende ervaren. De projectgroep krijgt een grote mate van vrijheid en wordt door de stuurgroep goed op de hoogte gehouden.

Projectgroep

De projectgroep bestaat uit vertegenwoordigers van het middenkader. Daarnaast nemen vertegenwoordigers deel van het Landelijk Bureau Voorkoming Misdrijven en van onderzoeks- en adviesbureau Van Dijk, Van Soomer en Partners.

De projectgroep is tot nu toe gemiddeld eens per twee weken bijeengekomen en heeft tot taak de plannen van de stuurgroep te vertalen in concrete handelingen voor het uitvoerend niveau. Deze groep vormt feitelijk de motor die het project trekt. Voorts heeft zij voorwaardenscheppende en controlerende taken met betrekking tot het uitvoerend niveau.

In de gesprekken beoordeelden de projectdeelnemers de ervaring met deze projectgroep als goed. Enkele citaten: 'men raakt op elkaar ingespeeld en controleert elkaar op informele wijze'. 'Goed contact, men is zeer open'. Er is ook lichte kritiek: 'Het draait wel goed, maar te traag'.

Coördinatorteam

Dit team bestaat uit coördinatoren van het uitvoerend personeel van elke deelnemende partij (één coördinator per partij, met uitzondering van de S.P. die twee coördinatoren heeft). De coördinatoren zijn vrijgemaakt voor dit project. Het team komt wekelijks bij elkaar en bespreekt en verdeelt de uit te voeren maatregelen. De projectdeelnemers zijn allen zeer te spreken over het functioneren van dit team. Met name het feit dat gezamenlijk een aanhouding is verricht van een groep Joegoslavische daders werkt sterk motiverend.

Uitvoerders

De groep uitvoerders bestaat tot dusver uit surveillanten van de drie projectdeelnemers. Er zijn contacten over en weer; de surveillanten van de deelnemende organisaties beginnen elkaar te kennen. Op de plaatsen waar gezamenlijk gesurveilleerd wordt (station Schiphol: A.S. en S.P., vertrek-/aankomsthal luchthaven: A.S. en R.P.) wordt tijdens de dienst soms kort informatie uitgewisseld. Via de portofoons van de R.P. die door alle surveillanten gebruikt worden, vindt bovendien informatie-uitwisseling met de meldkamer van de R.P. plaats. Op deze meldkamer zitten twee R.P.-medewerkers, die bij het project zijn betrokken.

Centraal administratie- en informatiepunt

Het verzamelen van de projectinformatie geschiedt centraal en wordt door de R.P. verzorgd. Onder projectinformatie wordt verstaan:

- urenverantwoording van ingezet personeel;
- dagrapporten;
- persoonsgegevens en signalementen (foto's) van daders;
- aangiftecijfers;
- delictgegevens (pleegplaats, tijdstip, werkwijze);
- tendensen.

De daderinformatie wordt wekelijks toegestuurd door de diverse projectdeelnemers. De A.S. stuurt geen dadergegevens en aangifte-/delictgegevens daar zij geen opsporingsbevoegdheid heeft. Toezending van de urenverantwoording geschiedt met grotere tussenpozen.

Voorts wordt informatie uitgewisseld via participatie in de diverse groepen door de vertegenwoordiger van de R.P. Deze is secretaris van de stuurgroep en voorzitter van de projectgroep; daarnaast neemt hij deel aan het coördinatorteam en heeft hij rechtstreeks contact met (enkele van de) uitvoerenden. Op deze wijze vormt de R.P.-representant de verbindende schakel in de organisatiestructuur en wordt snelle informatie-uitwisseling gewaarborgd.

3 Maatregelen

In dit hoofdstuk staan de volgende vragen centraal:

- Wat is tot op heden aan de uitvoeringskant tot stand gebracht?
- Welke van de voorgenomen maatregelen heeft men **niet** uitgevoerd en waarom niet?

Voorgenomen maatregelen

Bij aanvang van het project hadden de deelnemers zich voorgenomen de volgende maatregelen uit te voeren:

- (preventieve) surveillance of extra surveillance (al naar gelang de bestaande werkwijze);
- aanhouden daders;
- foldermateriaal vervaardigen en verspreiden onder reizigers;
- waarschuwingen omroepen wanneer daders gesignaleerd worden;
- opleiding (van het eigen personeel en van elkaars personeel);
- instructie van balie- en loketpersoneel;
- aanpassen bagagetrolleys;
- aanpassen lokaties die bagagediefstal in de hand werken door hun fysieke vormgeving;
- centrale informatieverzameling;
- informatie uitwisseling.

Uitgevoerde maatregelen

Tot nu toe zijn de volgende maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd (N.B.: deze maatregelen vinden doorlopend plaats):

- (preventieve) surveillance;
- aanhouden daders;
- opleiding;
- centrale informatieverzameling;
- informatie uitwisseling.

Geconstateerd wordt dat het zwaartepunt van de activiteiten tot dusver heeft gelegen bij (preventieve) surveillance. Daarnaast zijn momenteel enkele maatregelen in voorbereiding of uitvoering maar nog niet afgerond, namelijk:

- instructie balie- en loketpersoneel;
- foldermateriaal vervaardigen en verspreiden;
- onderhandelen over aanpassing bagagetrolleys.

Onderstaand wordt uitgebreider ingegaan op enkele van de uitgevoerde maatregelen.

Surveillance

Door de drie projectdeelnemers wordt volgens een in overleg samengesteld rooster gesurveilleerd. De A.S.-medewerkers melden zich bij begin en eind van hun surveillance bij het loket van de N.S. op station Schiphol. Hier worden hun uren geregistreerd. De surveillanten van de andere twee partijen registreren hun uren bij de eigen organisatie. Bij het surveilleren wordt gebruik gemaakt van portofoons van de R.P. De meldkamer van de R.P. fungeert als centrale meldkamer voor het project. Het ophalen en wegbrengen van de portofoons bij aanvang respectievelijk einde van de surveillance wordt als tijdrovend ervaren: dit kost bij elkaar 15-20 minuten van de per surveillant $\pm$ twee uur durende surveillances op één lokatie. De surveillances bestaan uit het letten op potentiële daders, op potentiële slachtof-

fers en op situaties die bagagediefstal in de hand kunnen werken. Af en toe worden reizigers gewezen op hun nonchalant gedrag, bijvoorbeeld door het wegnemen en weer teruggeven van hun bagage. In het algemeen hechten de surveillanten hier overigens weinig waarde aan omdat de reizigers naar verwachting niet vaak op Schiphol komen. Het effect van dergelijke waarschuwingen acht men daarom gering.

Er wordt door R.P. en S.P. zowel in uniform als in burger gesurveilleerd. De A.S. surveilleert alleen in uniform. Een nadeel van in uniform opereren is dat reizigers surveillanten als vraagbaak proberen te gebruiken. Hierdoor kan de aandacht van de surveillant afgeleid raken van de eigenlijke taak. Met name A.S.-personeel ervaart dit als knelpunt.

Bij de A.S. vond voorafgaand aan het project al geruime tijd geen surveillance meer plaats. In het kader van het project heeft men dit weer opgezet. Hiertoe is een coördinator aangewezen die intern het uitvoerend personeel coördineert. Voorts is een vast team van uitvoerenden geformeerd (15 mensen) dat de surveillances verricht. Men heeft gekozen voor een vast team dat uit het reguliere dienstrooster is gehaald, om zodoende kennis te verzamelen en vast te houden². Per dag lopen twee tot vier A.S.-mensen te surveilleren in vertrek- en aankomsthal, op het Kelderplein, het spoorwegstation en de spoorwegperrons. Hierbij maakt men gebruik van portofoons die door de R.P. ter beschikking worden gesteld, waardoor te allen tijde assistentie van de R.P. kan worden ingeroepen.

De R.P. voerde al surveillances uit in de vertrek- en aankomsthal en gaat hiermee onverminderd voort. Het aandachtsgebied van de surveillanten ligt echter hoofdzakelijk op het gebied van douane en narcotica; zakkenrollerij en bagagediefstal heeft een ondergeschikte prioriteit.

De S.P. surveilleert op de treintrajecten Amsterdam C.S.-Schiphol, Amsterdam RAI-Schiphol, Rotterdam-Schiphol en in de hal en op de perrons van station Schiphol. Voordat het project startte werd al aan surveillance gedaan, doch men heeft ten behoeve van dit project extra personeel ingezet ($\pm$ 2 mensen). Bovendien vindt ondersteuning plaats door een hondengeleider. Daarnaast zijn twee mensen vrijgemaakt (dat wil zeggen uit het reguliere dienstrooster gehaald) voor coördinatie van de surveillanten en het verzorgen van de informatievoorziening.

Naast extra surveillance heeft de S.P. het informele toezicht verhoogd door trein-, stations-, loket- en schoonmaakpersoneel te verzoeken op te letten en een door de S.P. ontwikkeld registratieformulier in te vullen. Instructie van dit personeel vindt plaats door de S.P. op werkoverlegbijeenkomsten van de beschreven groepen. De inzet van deze informele 'ogen en oren' bevalt goed: het N.S.-personeel is over het geheel genomen zeer bereidwillig om signalementen en tijdstippen waarop verdachte situaties zijn waargenomen te registreren.

Voorts heeft de S.P. een samenwerking opgezet met de gemeentepolitie in de binnenstad van Amsterdam om verschuivingseffecten van zakkenrollerij van het centrum naar Schiphol te voorkomen.

Opleiding

De R.P. werkte reeds met geschoold personeel; opleiding van het eigen personeel bleek niet noodzakelijk. Bij de A.S. bleek opleiding van het personeel wel nodig, omdat men hier al geruime tijd niet meer gewend was te surveilleren. Bovendien ontbrak kennis van de dadergroep, van de kenmerkende werkwijzen van daders en

2 Voorheen rouleerde het uitvoerend personeel dagelijks tussen de diverse reguliere activiteiten. Als men deze methode zou handhaven voor dit project, dan zou de kennis te langzaam opgebouwd worden en teveel verspreid raken over verschillende mensen.

van gedrag van potentiële slachtoffers. Door de A.S.-coördinator wordt dagelijks instructie op de werkvloer gegeven. Door de R.P. is een begin gemaakt met opleiding van het A.S.-personeel op het gebied van werkwijzen van daders en gedrag van (potentiële) slachtoffers. De eerste instructie heeft plaatsgevonden aan de hand van videobeelden en een voorlichtend groepsgesprek. Dit is te kort geleden om te kunnen beoordelen wat de effecten op het A.S.-personeel zijn. Wel zijn er meer van dergelijke instructiebijeenkomsten en briefings gepland.

Bij de S.P. is het personeel intern geïnstrueerd via de wekelijkse mededelingen en een informatieboek dat door elke wachtcommandant gelezen dient te worden wanneer surveillanten 'de lijn op gaan' (dat wil zeggen in treinen gaan surveilleren). Aanvankelijk had niet iedereen de wekelijkse mededelingen gelezen, maar inmiddels is de informatie goed verspreid onder het S.P.-personeel. Het overige N.S.-personeel (service-, loket- en treinmedewerkers) en het schoonmaakpersoneel zijn of worden geïnstrueerd via voorlichting tijdens het werkoverleg.

Centrale informatieverzameling

Voor een beschrijving van het centrale administratie- en informatiepunt wordt verwezen naar hoofdstuk 2.

Het opvragen van informatie is tot nu toe alleen door de A.S. gedaan (één keer). Doordat het HKS-systeem 'plat' was gedurende enige dagen was de opgevraagde informatie niet leverbaar. Wel kon handmatig informatie over aantallen aangiften worden geleverd; hieraan had men helaas niet voldoende.

Dat er nog maar één keer informatie is opgevraagd is te verklaren uit het feit dat er wekelijks informatie uitgewisseld wordt. Het tussentijds opvragen van informatie acht men meestal niet nodig.

Informatie-uitwisseling

Via het wekelijks coördinatoren-overleg wordt informatie over de uitvoerende activiteiten uitgewisseld. Zo worden bijvoorbeeld de door N.S.-personeel ingevulde standaard-registratieformulieren voor daders en delicten hier verspreid.

De S.P. stelt - voor interne instructie - ondermeer een fotoboek samen van bekende daders, registreert kenmerken van de dadergroep schriftelijk en houdt aangifte-cijfers bij.

De S.P. registreert los van het centrale informatiepunt en los van de eigen recherche-registratie dader- en delict-gegevens in een eigen bestand. Voorts geeft de S.P. aan de R.P. personalia door van (potentiële) daders die zij gecontroleerd heeft; de R.P. zoekt er eventuele foto's bij (ook de gemeentepolitie wordt verzocht na te gaan of zij foto's van deze personen heeft). Hiermee wordt een lijst samengesteld die wekelijks wordt verspreid onder de projectdeelnemers ter instructie.

Op middenkaderniveau vindt ongeveer eens per drie à vier weken informatie-uitwisseling plaats. Gewoonlijk worden hier de voortgang en knelpunten besproken. Op dit moment wordt hier bijvoorbeeld gewerkt aan het verkrijgen van de beschikking over een portokabin op het N.S.-station Schiphol als onderkomen voor de surveillanten.

Voorts vindt op dit niveau momenteel een bezinning plaats over de gang van zaken binnen het project (ondermeer doelen, middelen en reikwijdte).

Niet-uitgevoerde maatregelen

Over het hoe en waarom van de niet-uitgevoerde maatregelen kunnen we kort zijn. Men wilde zich eerst concentreren op het goed draaiend krijgen van de gezamenlijke surveillance. De overige voorgenomen maatregelen wil men zeker ook uitvoeren, doch pas in tweede instantie. Inmiddels is een aanvang gemaakt met de uitvoering hiervan. Zo is men bezig met het instrueren van balie-, loket- en overig trein- en luchtvaartpersoneel en met het voorbereiden van foldermateriaal. Voorts

wordt er onderhandeld over technische aanpassing van de bagagetrolleys. Wat dit laatste betreft had het project overigens de pech dat er kort voor aanvang van het project een bestelling van nieuwe bagagetrolleys was geplaatst. Desalniettemin blijkt de N.V. Luchthaven Schiphol toch bereid om te onderhandelen over de technische voorzieningen aan de trolleys.

4 Effecten

Hoewel de looptijd van het project (vanaf 9 mei tot eind juni 1992) nog erg kort is om al resultaten te kunnen verwachten, wordt hier toch bezien of er reeds een effect in de aangiftecijfers is te zien.

Tabel 1: Aangiftecijfers zakkenrollerij/bagagediefstal mei-juni 1992 vergeleken met mei-juni 1991

	1992	gemiddeld per dag	geëxtra- poleerd	1991	gemiddeld per dag
Mei	59*	2,6	80	74	2,4
Juni	92	3,1	n.v.t.	120	4,0

* Het cijfer voor mei 1992 betreft het aantal aangiften vanaf 9 mei.

Bronnen: Voor 1992 het centrale project-informatiepunt, voor 1991 de publikatie van J.C. Smits (R.P., dienst luchtvaart) - 'Het verdiende loon; overzicht Schiphol 1986-1991 veel voorkomende criminaliteit' uit 1992.

Er is inderdaad een effect waarneembaar: het aantal aangiften is gedaald. De daling is echter minder groot dan op het eerste gezicht het geval lijkt. Immers in mei 1992 zijn niet alle dagen van de maand meegeteld: het project startte op 9 mei.

Dit cijfer beslaat dus maar 23 dagen. Het is daarom zuiverder om naar het gemiddeld aantal aangiften per dag te kijken. In dat geval zien we dat mei 1992 gemiddeld iets meer aangiften per dag had dan mei 1991 (maar dat juni 1992 - toen de uitvoering 'volop' ging draaien - gemiddeld minder aangiften per dag te zien gaf dan juni 1991). Met dit gemiddelde kan berekend worden hoeveel aangiften er theoretisch in mei 1992 geweest zouden zijn als ervan wordt uitgegaan dat op de resterende dagen van die maanden gemiddeld evenveel aangiften binnen zouden komen³. Deze gecorrigeerde cijfers zijn reëler te vergelijken met de cijfers van vorig jaar. Nogmaals zij erop gewezen dat het hier om een theoretische exercitie gaat.

In de maand juni 1992 is een daling in het aantal aangiften waarneembaar: van 120 in 1991 naar 92 in 1992; dit houdt een daling van 23% in.

Nemen we in aanmerking dat de afgelopen maanden zowel bij de N.S. als op de luchthaven Schiphol volgens onofficiële bronnen een aanzienlijke toename van het aantal reizigers is geconstateerd⁴, dan wordt de daling in het aantal aangiften van zakkenrollerij/bagagediefstal naar verhouding nog sterker. Bovendien mag verondersteld worden dat er dan ook in mei 1992 een daling in het aangiftecijfer heeft plaatsgevonden.

Ook in de aangiftecijfers van de S.P. betreffende de Schiphol-lijn is een daling waarneembaar. Waren er op deze lijn in mei 1991 32 aangiften in verband met bagagediefstal/zakkenrollerij, in mei 1992 waren dat er 23 (geëxtrapoleerd naar de

³ De berekening is dus $31/23$ (mei) x het maandgemiddelde.

⁴ Precieze cijfers zijn helaas nog niet voorhanden.

hele maand mei: 31). In juni van het vorig jaar (1991) waren er 41 aangiften, in juni 1992 waren er (per 1 juli) 31 aangiften.

In de maand mei was er derhalve nog geen effect waarneembaar (wel als men bedenkt dat volgens onofficiële bron het aantal treinreizigers is toegenomen), in de maand juni een daling van 24%. Het project lijkt tot dusverre inderdaad het beoogde effect te hebben.

5 Samenwerking

Hoe de samenwerking tussen de projectdeelnemers verloopt, wordt beschreven aan de hand van een aantal aspecten, te weten:

- randvoorwaarden (beschikbare menskracht, kennis en vaardigheden en faciliteiten);
- aansluiting bij bestaande werkwijze en bedrijfscultuur;
- omstandigheden;
- geschiktheid van het tijdstip van invoer;
- behoefte aan het project.

Bij alle participanten wordt telkens gezien hoe de situatie er op het betreffende aspect voorstaat.

Randvoorwaarden

Als randvoorwaarden voor een project gelden gewoonlijk: beschikbare menskracht, kennis en vaardigheden, faciliteiten en budgetten.

Bij het onderhavige project wordt met gesloten beurzen gewerkt (men draagt bij uit de reguliere middelen door personele inzet; overigens worden bestede uren wel geregistreerd); zodoende blijft het beschikbare budget hier buiten beschouwing.

Menskracht

De beschikbare menskracht voor uitvoerende taken (met name surveillance) is wisselend bij de projectdeelnemers. De A.S. heeft volgens alle partijen voldoende mensen ingezet (een vaste ploeg van ± 15 mensen); deze draaien zelfs meer uren dan was toegezegd.

Bij de S.P. varieert de inzet: door de week worden de toegezegde surveillances volgens het afgesproken rooster meestal wel uitgevoerd, in de weekends lukt dit meestal niet helemaal. Zelf beoordeelt de S.P. de eigen inzet als 'iets te weinig'. De andere deelnemers hebben geen precies beeld van de S.P.-inzet in de praktijk en kunnen er daarom niet goed over oordelen.

De inzet van R.P.-personeel schiet tekort, ook volgens de vertegenwoordiger van de R.P. zelf. Soms is er een actie waaraan R.P.-mensen spontaan deelnemen, maar gewoonlijk is er volgens de respondenten geen inzet van surveillance-personeel. Wel heeft iemand van de R.P. een opleidingsdag voor A.S.-personeel verzorgd. Over de onvoldoende personele inzet zegt de R.P.-vertegenwoordiger dat er in de toekomst wel verbetering verwacht wordt. Er zal namelijk recherche-personeel vrijkomen uit het Schipholteam Narcotica. De uniformdienst kan echter structureel geen mensen vrijmaken voor het project.

Kennis en vaardigheden

Bij R.P. en S.P. zijn volgens alle projectdeelnemers ruim voldoende kennis en vaardigheden aanwezig voor het surveilleren. Bij de A.S. wordt op dit gebied een lacune in de kennis en vaardigheden geconstateerd, ook door de A.S. zelf. Daarom zijn reeds instructiedagen gepland (en deels uitgevoerd) voor het A.S.-personeel. Het gaat met name om gebrek aan kennis van de dadergroep en de werkwijze van daders. Het is dan ook de bedoeling om de instructie toe te spitsen op signalen van (bekende) daders en op de bekende werkwijzen van daders.

Met name bij de R.P. is hierover zeer veel kennis voorhanden.

Faciliteiten

Voor de uitvoering van surveillance wordt een eigen onderkomen node gemist. Hier zouden overzichten van aangiftecijfers per week, signalementen van daders en werkwijzen en andere projectgebonden informatie centraal neergelegd kunnen worden. Ook voor het ophalen van portofoons zou dit handiger werken. De huidige procedure is namelijk dat een niet-R.P.-surveillant bij de aanvang van de dienst eerst naar het R.P.-gebouw loopt om een portofoon op te halen. Dit kost al gauw 15 tot 20 minuten heen en weer lopen, hetgeen weinig efficiënt geacht wordt. Voorts blijken de R.P.-portofoons niet altijd krachtig genoeg uit te zenden. Met name vanaf de perrons onder station Schiphol verliest men het contact. Door één van de deelnemers wordt gesuggereerd een tijdje te experimenteren met portofoons van de S.P.; deze zijn krachtiger omdat ze bedoeld zijn voor zenden vanuit treinen, stations-gebouwen, tunnels en dergelijke.

Aansluiting van project bij bestaande werkwijze en 'bedrijfscultuur'

Over het algemeen vinden de projectdeelnemers dat het project goed aansluit bij de bestaande werkwijze en cultuur binnen de eigen organisatie. Bij de S.P. was men gewend zowel preventief als repressief te werken. De aanpak die in het project gevolgd wordt past hier moeiteloos in. Bij de R.P. sluit met name het repressieve deel uit de projectaanpak goed aan. Preventief werken had daar voorheen niet zoveel aandacht als in het project.

De situatie bij de A.S. is net andersom: men was daar de laatste jaren gewend vooral preventief te werken. Vroeger, toen zij nog luchtvaartpolitie heetten, had het werk ook een repressieve component. Nu men een andere positie heeft gekregen (particuliere beveiligingsdienst) en men daarom niet meer bewapend mag zijn, is de nadruk op preventie komen te liggen. R.P. en A.S. vullen elkaar zodoende goed aan.

Omstandigheden

Positieve en negatieve omstandigheden buiten het project kunnen de gang van zaken binnen het project beïnvloeden. Onderstaand wordt nagegaan in hoeverre de deelnemers vinden dat dit het geval is.

Als negatieve omstandigheden worden aangemerkt:

- het gebrek aan medewerking van de uniformdienst van de R.P. wegens een reorganisatie;
- het ontbreken van een eigen ruimte met kantoorfaciliteiten;
- trage procedures zodra je afhankelijk bent van anderen buiten het project (bijvoorbeeld bij het samenstellen van het fotoboek is de S.P. afhankelijk van medewerking van de gemeentepolitie Amsterdam; dit verloopt (te) langzaam en bovendien is de verkregen informatie vaak niet bruikbaar);
- te weinig personeel voor surveillance bij S.P.: tien van de twaalf treinen per uur moet men 'laten schieten' wat surveillance betreft.

Als positieve omstandigheden ziet men:

- de bereidwilligheid bij de drie projectdeelnemers;
- het feit dat bij de gemeentepolitie Amsterdam een project loopt tegen Zuid Amerikaanse criminele bendes, het zogenaamde Lama-project⁵. Hierdoor is veel voor

⁵ Op voorhand is niet te zeggen welke invloed dit Lama-project op het bagagediefstal-project heeft. Hoogstwaarschijnlijk moeten deze Zuid Amerikanen tot de daderpopulatie van bagagediefstallen gerekend worden, waardoor het aantal aangiften hoger zal uitpakken dan zonder deze daders het geval zou zijn. Laatst is echter een Zuid Amerikaanse bende opgerold, wat volgens dezelfde redenering het aantal aangiften van bagagediefstal omlaag moet brengen.

Overigens moet worden opgemerkt dat er 's zomers ieder jaar dergelijke groepen Zuid Amerikaanse criminelen in Amsterdam opereren. Evenzo worden er ieder jaar projecten opgezet die vergelijkbaar zijn

het bagagediefstalproject relevante informatie te verkrijgen (en vice versa): de coördinatoren van beide projecten lopen met elkaar mee om een beeld van de dadergroepen te krijgen.

Geschiktheid van het tijdstip van invoer

Voor het welslagen van een project kan het van belang zijn **wanneer** het wordt ingevoerd. Daarom is nagegaan hoe dit tijdstip viel bij de aan het project deelnemende organisaties.

Bij de R.P. kwam het project op een nogal ongelegen moment. Men was en is druk bezig met een reorganisatie (overdracht R.P. aan Koninklijke Marechaussee). Bovendien vindt men de voorbereidingstijd voor het project te kort: men was nog bezig externen te benaderen, terwijl het project al liep. Het was de R.P. beter uitgekomen als het project een jaar later was begonnen.

Binnen de A.S. viel het tijdstip van invoer van het project wel goed. Bij de S.P. kwam het tijdstip op een enigszins lastig moment: er was recent een deel van het personeel vertrokken. Ook hier vond men bovendien de voorbereidingstijd voor het project te kort, zodat men wat in het wilde weg moest beginnen. Men is bij de S.P. echter wel overtuigd van de noodzaak om dit delict projectmatig aan te pakken. Bovendien tekent de S.P. aan dat er zelden een ideaal moment is te vinden voor de start van een project: er spelen altijd wel zaken doorheen.

Behoeftte aan het project

Bij alle projectdeelnemers blijkt de behoefte aan dit project groot te zijn: de aangiftecijfers waren te hoog, er was negatieve berichtgeving in de pers (S.P.) en de reputatie van Schiphol was in gevaar (A.S., R.P.). Men acht het gestelde doel van een daling van 30% in de aangiftecijfers zeker haalbaar. Bij de deelnemers gaan reeds stemmen op om de samenwerking structureel in te bedden in de reguliere inzet na afloop van de projectperiode. Bovendien ervaart men dat dit project uitstralingseffecten heeft naar andere delicten (fietsdiefstal, vernieling). Daarnaast levert het project veel nuttige externe contacten op (bijvoorbeeld S.P. met ander N.S.-personeel, gemeentepolitie) en ziet men met name bij de S.P. een groot voordeel in het uitbreiden van toezicht door het bewust maken van N.S.-personeel met betrekking tot het delict zakkenrollerij.

met het Lama-project. Vergelijking van de aangiftecijfers van 1992 met die van 1991 hoeft dus geen problemen op te leveren.

Wij vatten de beschreven stand van zaken met betrekking tot samenwerking samen in een schema.

Schema 2: Stand van zaken samenwerking (tussenevaluatie)

	A.S.	R.P.	S.P.	alg.
menskracht	+	-	+/-	
kennis en vaardigheden	-	+	+	
faciliteiten				+/-
aansluiting werkwijze en cultuur	+	+	+	
omstandigheden	+	-	+/-	
tijdstip geschikt	+	-	+/-	
behoefte aan project	+	+	+	

Rol O.M.

Tot slot belichten wij de rol van het O.M. Deze rol wijkt niet af van de reguliere. Tot nu toe is er in het kader van dit project driemaal een aanhouding verricht. Twee van deze zaken waren 'hard'. Deze zijn door het O.M. te Haarlem op de gebruikelijke wijze behandeld, zij het met enige voorrang. De daders zijn reeds voorgeleid en zitten nog in bewaring.

6 Sterke en zwakke punten

Uit het voorgaande wordt geconcludeerd dat het project de volgende sterke en zwakke punten kent.

Sterk

- Bereidwilligheid en enthousiasme bij de drie deelnemers aan het project.
- Effecten zoals bedoeld (daling aangiften).
- Uitstralingseffecten naar andere delicten.
- Nuttige externe⁶ contacten.
- Het inzetten van twee coördinatoren bij de S.P.: op deze wijze komt de voortgang niet in gevaar als een coördinator ziek wordt. Daarnaast kan men de taken verdelen en elkaar motiveren.
- Uitbreiden informeel toezicht door betrekken van overig personeel dat op de projectlocaties werkzaam is.
- Ontwikkelen van standaard registratieformulier ten behoeve van informele toezichthouders.
- Ontwikkelen fotoboek voor instructie.

Zwak

Surveillance

- Een eigen onderkomen met administratieve faciliteiten op N.S.-station Schiphol voor de surveillanten ontbreekt. Dit wordt sterk gemist. De S.P. werkt reeds aan dit gemis: er wordt gepoogd de beschikking te krijgen over een portokabin.
- Portofoons van de R.P., die door alle projectdeelnemers worden gebruikt, komen slecht door vanaf bepaalde locaties (met name de perrons van N.S.-station Schiphol). Het idee is geopperd om te experimenteren met het gebruik van S.P.-portofoons door alle deelnemers. Deze zijn namelijk van een krachtiger zender voorzien.
- Gebrek medewerking uniformdienst (R.P.), waardoor geen koppeling mogelijk is voor instructie.
- Tijdverlies door halen en brengen van portofoons.
- A.S.-personeel ervaart het als knelpunt dat reizigers hen als vraagbaak gebruiken bij geïnformeerde surveillance.

⁶ Dat wil zeggen extern ten opzichte van het project.

Bijlagen

Bijlage 1: Voorbeeld van de centrale projectregistratie

dag	tussen	datum delict	m/v	leeftijd	woonland	plaats delict
zater	1645	1714	09/05/92	v	29 NEDERLAND	aankomsthal
zater	1240	1250	09/05/92	m	44 SOEDAN	aankomsthal noord
zater	1100		09/05/92	v	23 NEDERLAND	stationgebouw
zon	1105	1106	10/05/92	m	45 koeweit	aankomstpassage
zon	1930	1945	10/05/92	m	47 nederland	aankomstpassage
zon	1510	1511	10/05/92	m	26 nederland	vertrekhal
zon	1000		10/05/92	v	43 CURACAO	douanegebied
maan	0120	0130	11/05/92	m	50 nederland	aankomsthal noord
maan	0225	0235	11/05/92	m	51 nederland	aankomstpassage
maan	0725	0735	11/05/92	v	72 nederland	aankomstpassage
dins	1700	1745	12/05/92	m	49 GRBRITTANNIE	vertrekhal
woens	1200	1215	13/05/92	m	23 NEDERLAND	aankomsthal
woens	1045	1046	13/05/92	m	37 nederland	vertrekpassage
woens	0400		13/05/92	v	27 NEDERLAND	aankomsthal
woens	1015		13/05/92	m	65 USA	stationsgebouw
vrij	2115	2120	15/05/92	v	34 NEDERLAND	aankomsthal
vrij	0600	0630	15/05/92	v	65 NEDERLAND	ns station hal
vrij	2045	2050	15/05/92	m	35 NEDERLAND	kelderplein
zater	1145	1150	16/05/92	m	47 EGYPT	vertrekhal
						infodesk
zater	0425	0445	16/05/92	m	27 NEDERLAND	vertrekhal
						koffiebar
zater	1130	1300	16/05/92	v	28 NEDERLAND	aankomsthal
zon	1630		17/05/92	v	59 NEDERLAND	aankomsthal
zon	1300	1315	17/05/92	v	73 USA	aankomsthal
zon	1130	1330	17/05/92	m	62 FILIPPIJNEN	aankomsthal
zon	0930	1030	17/05/92	m	40 SURINAME	aankomsthal
maan	0900	1000	18/05/92	v	71 NEDERLAND	airside bookshop
						zd
maan	1400	1500	18/05/92	m	75 NEDERLAND	p9
maan	1505	1506	18/05/92	v	28 USA	aankomsthal ansa
maan	2300	2315	18/05/92	v	64 CANADA	kelderplein
dins	1000		19/05/92	m	44 NEDERLAND	aankomsthal
dins	1110	1125	19/05/92	v	28 NEDERLAND	vertrekhal balie
						11
donder	0930	0945	21/05/92	v	56 NEDERLAND	vertrekhal
vrij	1000	1030	22/05/92	m	39 NEDERLAND	aankomsthal
						hamburge
vrij	1700	1730	22/05/92	m	48 NEDERLAND	aankomstpassage
						p9
zater	1530		23/05/92	v	60 TSJECHOSLOWA	stationsgebouw
zater	1810	1815	23/05/92	m	59 NEDERLAND	vertrekhal
zater	1730	1800	23/05/92	m	37 CANADA	aankomsthal
						lockers
zater	1455	1457	23/05/92	v	68 NEDERLAND	aankomstpassage
dins	1535	1537	26/05/92	v	27 AUSTRALIE	aankomstpassage
						pl
woens	2220	2221	27/05/92	v	20 ZWITSERLAND	NS station
						perron

Bijlage 2: Voorbeeld van het standaard-registratie-formulier voor informele toezichthouders

[illegible]

Formulier Persoonsgegevens

(Te gebruiken bij aan- of staande gehouden verdachten)

Achternaam : VAN OVERBEEK
Geb. Datum: 1-1-1988

Voor naam : Robert
Geb. Plaats : ONBEKEND.

Adres : 2^e Boorn Lings in het bos
Woonplaats : Z.V.W.V.
Postcode : ?

Alias 1 : de Stille
Alias 2 :
Alias 3 :

Gedact J/N : JA
Lengte : 1.90 Postuur : slank Foto Nr. 1 : VD. Nr. 47.11

Bijzondere Kenmerken : Gelike viterlijke.

Kenismaking SP in verband met : SHL project

Pv. tcrzake : Diefstal
Pv. Nr. 1 : ASD/PNI 20094192

Mededader 1 : v. ZOMEREN.
Mededader 2 :
Mededader 3 :

Werkgebied : Amsterdam Schiphol
Bijzonderheden : Bekend als zwaarderder.

Ingevuld door : J.A.V.
Op dd. 25: 6-1-1-