

Project Zakkenrollerij/ Bagagediefstal Schiphol

De resultaten

t.b.v.

Airport Security Schiphol

Spoorwegpolitie Amsterdam

Rijkspolitie, Dienst Luchtvaart

Amsterdam, oktober 1992

Van Dijk, Van Soomeren en Partners

Kees Loef

Robert van Overbeeke

Inhoudsopgave

	Pagina:
1 Vooraf	1
2 Het project zakkenrollerij/bagagediefstal Schiphol	2
3 De uitvoering	4
4 Samenwerking	7
5 Cijfers	10
6 Tot slot	13

1 Vooraf

In het voorjaar van 1992 besloten Airport Security (A.S.), Rijkspolitie Dienst Luchtvaart (R.P.) en Spoorwegpolitie Rayon Amsterdam (S.P.), alle rechtstreeks belast met het toezicht op de openbare orde en veiligheid op en (de spoorlijnen) rond Schiphol, de handen ineen te slaan om te komen tot een gecoördineerde bestrijding van het delict zakkenrollerij/bagagediefstal. Aanleiding was de grote stijging van het aantal delicten in deze categorie over de afgelopen jaren. Besloten werd tot een projectmatige aanpak die -op termijn- zou moeten leiden tot een structurele samenwerking op dit gebied tussen de betrokken partijen. Het project is geëvalueerd door bureau Van Dijk, Van Soomeren en Partners te Amsterdam in opdracht van Airport Security en Spoorwegpolitie.

In juli 1992 verscheen een tussenevaluatie, die voornamelijk inging op de procesmatige aspecten van het project. De onderhavige rapportage besteedt vooral aandacht aan de uiteindelijk bereikte resultaten, gezien natuurlijk in het licht van de voorgenomen en uitgevoerde activiteiten.

2 Het Project Zakkenrollerij/Bagagediefstal Schiphol

Alvorens we overgaan tot een bespreking van de bereikte resultaten roepen we eerst de voornaamste kenmerken van het project nog eens in herinnering.

Als streefdoel werd gekozen voor een daling van het aantal aangiften ten opzichte van 1991 met 30 procent.

Ten behoeve van het bereiken van deze doelstelling werd een organisatiestructuur in het leven geroepen bestaande uit:

- een beleidsmatige stuurgroep
- een planmatige projectgroep
- een coördinatorteam op uitvoerend niveau
- een team uitvoerders

Los hiervan zou een apart centraal administratie- en informatiepunt worden ingesteld, bemand door een centrale projectcoördinator, i.c. de preventiecoördinator R.P., Dienst Luchtvaart.

Het project kende een looptijd van mei 1992 t/m september 1992 en omvatte geografisch:

- de Spoorlijnen (en tussenliggende stations)
Den Haag - Schiphol
Schiphol - Amsterdam C.S.
Schiphol - RAI
- N.S.-station Schiphol en de directe omgeving daarvan.
- De aankomst- en vertrekhal van de passagiersterminal Schiphol inclusief de daarbij behorende passages en directe omgeving maar exclusief de zogenaamde 'airside'.

Besloten werd dat het zwaartepunt bij de uitvoering van het project zou bestaan uit preventief toezicht op bovengenoemde lokaties.

In een vooraf samengesteld surveillance-schema werd voorzien in de permanente aanwezigheid van tenminste twee toezichthouders (tijdens projecturen en op werkdagen) op elk van deze lokaties.¹

Hiertoe werden afspraken gemaakt tussen A.S. en S.P., waarbij onder andere A.S. personeel door de S.P. werd ingehuurd om station Schiphol te bemensen op tijdstippen dat de spoorwegpolitie zelf niet aanwezig was.

Naast preventief toezicht zouden ook andere preventieve maatregelen die hun diensten bij het bestrijden van zakkenrollerij hebben bewezen op hun uitvoerbaarheid bekeken worden. Het betrof hier:

- omroepberichten in het terminalgebouw
- aanpassing bagagelorrys
- stimuleren en motiveren N.S.-personeel
- contact zoeken en voorlichten personeel van op Schiphol gevestigde bedrijven
- publiciteit

¹ Op weekenddagen was sprake van een enigszins verminderde inzet.

Hoewel van te voren werd vastgesteld dat een repressief element bij de aanpak niet kon ontbreken werden hieromtrent geen concrete afspraken gemaakt in de planningsfase van het project. Omdat A.S.-personeel niet over opsporingsbevoegdheid beschikt zou het repressieve deel vooral in handen moeten komen van R.P. en S.P.. Daarbij zou de R.P. vooral op ad-hoc basis repressieve activiteiten ontwikkelen terwijl voor (o.a.) meer gecoördineerde acties twee S.P.-medewerkers full-time beschikbaar zouden zijn

3 De uitvoering

Surveillance

Vanwege niet ongebruikelijke (op)startproblemen begint de feitelijke uitvoeringsfase van het project rond de derde week van mei.

Al tijdens de planningsfase was duidelijk geworden dat de Rijkspolitie, die de aanpak overigens wel bleef ondersteunen, vanwege grote organisatieproblemen en een andere prioriteitsstelling geen concrete toezeggingen kon doen over de omvang van personele inzet. Slechts op incidentele basis zou menskracht beschikbaar gesteld kunnen worden. De projectdeelnemers hebben zich gerealiseerd dat dit gegeven een integrale en gecoördineerde aanpak van zakkenrollerij/bagagediefstal op Schiphol ernstig zou belemmeren, maar besloten desondanks door te gaan. De R.P. trok zich immers niet terug als projectdeelnemer en leverde -naast de centrale projectleider- ondersteunende diensten op het gebied van logistiek (portofoons), verbindingen (aansluiting meldkamer) en informatievoorziening.

Nadat via interne R.P.-kanalen informatie werd verstrekt aangaande het project kon vanaf medio juli worden vastgesteld dat in toenemende mate R.P.-ers zich op de bestrijding van zakkenrollerij zijn gaan toeleveren.

Het betreft hier in hoofdzaak gedetacheerd personeel van andere korpsen, dat op deze manier aan zijn zogenaamde 'vrije dienst' invulling gaf.

In de praktijk kwamen de activiteiten in dit kader neer op al dan niet geüniformeerde surveillances in het terminalgebouw, waarmee uiteindelijk in totaal toch nog ruim 2.700 surveillance-uren gemoeid zijn geweest. Hoewel deze inzet ongetwijfeld een bijdrage heeft geleverd aan het voorkomen van zakkenrollerij moeten toch grote vraagtekens geplaatst worden bij de relatie tot het project. Het betreft hier immers grotendeels onaangekondigde -en dus ongecoördineerde- activiteiten, uitgevoerd door, op het gebied van zakkenrollerij-bestrijding, ongetraind en onervaren personeel.

Vanaf juli 1992 ontstonden grote problemen bij de S.P. Rayon Amsterdam, een belangrijk leverancier van projectmedewerkers, was begin 1992 getroffen door een onverwacht grote leegloop naar andere korpsen. De effecten daarvan deden zich voelen in de zomer, hetgeen o.a. tot uiting kwam in een daling van de gemiddelde bezetting tot onder het minimum. Daarbij deden zich tevens een grote stijging voor van de problemen met overlast en criminaliteit op station Amsterdam C.S. waardoor tussentijds besloten werd tot een bijstelling van de prioriteiten. In de praktijk betekende dit een fors terugdraaien van het preventieve toezicht op de lijnen naar Schiphol en op Station Schiphol zelf. Zelfs de twee 'vrijgemaakte' coördinatoren moesten regelmatig worden ingezet ten behoeve van het reguliere dienstrooster en hebben derhalve slechts een deel van hun diensttijd aan het Schipholproject kunnen besteden. Volgens de oorspronkelijke planning zou de S.P. 4.600 uren aan surveillance inzetten, terwijl voor de coördinatoren ongeveer 1.300 uur beschikbaar was. Van deze planning is uiteindelijk 38% (2.200 uur) gerealiseerd.

De tenuitvoerlegging van het surveillance-schema is bij de A.S. vrijwel probleemloos verlopen. Het gedeeltelijk wegvallen van de S.P. heeft wel geleid tot de vrijwel permanente aanwezigheid van A.S.-surveillanten op station Schiphol. De observatiepost op dit station is intensief gebruikt en heeft zijn nut zeker bewezen bij het vroegtijdig signaleren van verdachte groepen. Bij de surveillance is in totaal een team van 15 personen betrokken geweest, geleid door een vrijgestelde team-

coördinator. In totaal werden -vrijwel exact volgens planning- 5.300 surveillance-uren gedraaid.

Stimuleren N.S.-personeel

In de beginmaanden van het project hebben de S.P.-coördinatoren getracht, tijdens werkbijeenkomsten, potentiële informele toezichthouders uit de eigen organisatie, zoals trein-, stations-, loket en schoonmaakpersoneel, te betrekken bij het project. Gevraagd werd een extra oogje in het zeil te houden en S.P.-ers te waarschuwen bij het signaleren van verdachte figuren. Hiertoe werd onder meer een registratie-formulier ontwikkeld. Gebleken is dat de reactie op de gevraagde hulp zonder meer positief te noemen is. Tijdens de uitvoering is een aantal malen gebruik gemaakt van nuttige tips afkomstig van de benaderde groepen. Wegens genoemde problemen zijn de contacten in een later stadium van het project verwaterd. Ook plannen om aspirant-conducteurs ten behoeve van het project op de lijnen te laten meedraaien, vonden uiteindelijk geen doorgang. De indiensttreding bij de N.S. van deze aspirant-conducteurs liep vertraging op.

Als positief element geldt hier de constatering dat klaarblijkelijk in brede geleidingen van het N.S.-personeel de bereidheid bestaat mee te werken aan de oplossing van problemen op het gebied van overlast en criminaliteit aangaande de eigen organisatie. Bij volgende projecten en acties lijkt de S.P. dus te kunnen putten uit een mobilisabel reservoir van gemotiveerde informele toezichthouders.

Airport Security heeft overigens over de gehele projectperiode uitstekende en nuttige contacten onderhouden met personeel van station Schiphol.

Aanschrijven bedrijven

Onder het project is een eerste aanzet gemaakt met het betrekken bij de activiteiten van de tientallen bedrijven die fysiek vertegenwoordigd zijn in (met name) het terminalgebouw van Schiphol. De bedoeling was in de eerste plaats (het personeel van) deze bedrijven op de hoogte te brengen met het bestaan van het project en de aard van de problemen waar dit zich op richt. Coördinatie en uitvoering waren hier in handen van de preventiecoördinator R.P.. In totaal werden 57 bedrijven aangeschreven hetgeen leidde tot maar liefst 37 positieve reacties. Uiteindelijk zijn vanaf augustus t/m oktober 16 voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd, die bezocht werden door ruim 200 belangstellenden.

Zoals gezegd betreft het hier een eerste aanzet, niet geheel duidelijk is nog op welke manier men (personeel van) bedrijven bij de daadwerkelijke aanpak van zakkenrollerij/bagagediefstal wil gaan betrekken.

Geconstateerd kan wel worden dat bij een ruime meerderheid van de bedrijven een voedingsbodan aanwezig is. Het zou -ook vanuit een oogpunt van klantenbinding-aanbeveling verdienen de opgedane contacten en ervaringen met het bedrijfsleven op enigerlei wijze een vervolg te geven. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan het terugdringen of voorkomen van onveiligheidsgevoelens door middel van regelmatige informatie verstrekking.

Aanpassing bagagelorries

Technische aanpassingen aan bagagelorries, die momenteel zeker niet bagagedief-onvriendelijk te noemen zijn, bleken wel mogelijk maar weinig realistisch te zijn. Vlak voor het project van start ging plaatste N.V.L.S. een grote order ter vervanging van de huidige generatie. Het streven naar technische verbetering werd daarvoor als onhaalbaar geacht. Op dit gebied zijn dan ook geen verdere stappen ondernomen.

Publiciteit

Landelijke aandacht kreeg het project toen AVRO's 'Opsporing Verzocht', dankzij bemiddeling van het Landelijk Bureau Voorkoming Misdrijven, in juni een item aan de bestrijding van zakkenrollerij besteedde.

Mede door het uitblijven van een persbericht, dat samengesteld zou worden door de afdeling Voorlichting van de N.V.L.S., is daarna door lokale of nationale media vrijwel geen aandacht meer besteed aan het project. Wel verschenen artikelen in interne bedrijfspublicaties van N.V.L.S. en N.S..

Omroepberichten Terminalgebouw

Gedurende de gehele projectperiode is op gezette tijden via de omroepinstallatie in het terminalgebouw gewaarschuwd tegen de aanwezigheid van zakkenrollers. De omroepberichten werden uitsluitend verstrekt als door A.S.- of R.P.-surveillanten daadwerkelijk verdachte personen warenesignaleerd. Tengevolge van bezwaren van de N.S.-directie zijn op station Schiphol en in de treinen geen waarschuwingsberichten uitgezonden.

4 Samenwerking

Als belangrijke overweging voor het opzetten van het project gold het streven naar samenwerking tussen partijen die voorheen wel op het zelfde terrein, maar grotendeels los van elkaar opereerden. De nagestreefde samenwerking is op de volgende terreinen tot uitdrukking gekomen.

Beleidsniveau

Het project is mede tot stand gekomen na bemiddeling van het Landelijk Bureau Voorkoming Misdrijven (L.B.V.M.). Samenwerking op beleidsniveau kreeg gestalte in de stuurgroep waarin naast de drie operationele participanten het Openbaar Ministerie en het L.B.V.M. zitting namen. Deze stuurgroep kwam al snel tot overeenstemming over de uitgangspunten van het project en speelde verder een belangrijke rol in de voorwaardenstellende sfeer. Dit laatste gold met name A.S. en S.P. die capaciteit op operationeel en coördinerend gebied toezegden. Het Openbaar Ministerie toonde zijn interesse door het beschikbaar stellen van een 'voorkeursbehandeling' bij aangehouden verdachten.

Vanaf het begin heeft de stuurgroep nadrukkelijk duidelijk gemaakt dat het niet in de bedoeling lag te streven naar een eenmalig project. Uitgaande van de ervaringen die in dit eerste jaar zouden worden opgedaan moet besloten worden op welke wijze de samenwerking een permanent karakter krijgt.

De stuurgroep is in totaal tweemaal (exclusief de eindbespreking) bijeengekomen bij de voorbereiding van het project en bij de tussentijdse evaluatie, begin juli.

Daarna pas werd geleidelijk aan duidelijk dat de S.P. niet aan zijn toezeggingen kon voldoen. Gezien het karakter van de moeilijkheden waarin de S.P. kwam te verkeren is het niet aannemelijk dat een extra bijeenkomst (bijvoorbeeld in augustus) van de stuurgroep tot een snelle en adequate oplossing had geleid.

Projectgroep

Op middenkader niveau is enthousiast en vruchtbaar samengewerkt in de zogenaamde projectgroep. Bij voorbereiding, planning en start van de werkzaamheden raakte men al snel goed op elkaar ingespeeld zodat in een open sfeer de problematiek onder ogen kon worden gezien. De projectgroep heeft zoals gezegd vooral in de voorbereidingsfase vele knopen doorgehakt en fungeerde aldus als aandrijfmotor voor het project. Naarmate het project vorderde verminderde het aantal bijeenkomsten aanzienlijk. Deze stonden vrijwel geheel in het teken van info-uitwisseling.

Team-coördinatoren en uitvoerders

In de projectgroep werd afgesproken dat de uitgevoerde werkzaamheden door elk van de deelnemers zoveel mogelijk op eigen terrein zouden worden uitgevoerd. Binnen die voorwaarde zou gestreefd worden naar een meer omvattend teamverband, waardoor afstemming van de verschillende activiteiten soepeler zou verlopen.

Samengewerkt zou hier moeten worden op het gebied van:

- informatieoverdracht
- gegevensuitwisseling
- opleiding
- afstemming surveillances
- coördinatie bij speciale acties

Een belangrijke rol bij het scheppen van een teamverband was voorzien voor een centraal ontmoetings- en informatiepunt op Station Schiphol. Door logistieke problemen kon dit punt echter pas in september (!) in gebruik worden gesteld. Waarna het uiteraard nauwelijks meer gefunctioneerd heeft. Mede door het ontbreken van een centrale ruimte is er op geen enkel moment tijdens de projectperiode sprake geweest van een substantiële operationele samenwerking op de werkvloer, laat staan dat gesproken kan worden van een teamverband. Een mede oorzaak moet gezocht worden in het feit dat de R.P. slechts op ad-hoc basis - en meestal zonder overleg met het coördinatorteam - surveillance-capaciteit ter beschikking stelde waardoor van een planmatige inzet geen sprake kon zijn.

Tenslotte heeft natuurlijk ook het (gedeeltelijk) afhaken van de S.P. een belangrijke steen bijgedragen aan het onttrekken van operationele samenwerkingsverbanden tijdens dit project.

De laatste twee oorzaken zijn vanzelfsprekend ook debet aan het feit dat gerichte repressieve acties, essentieel voor het slagen van een integraal zakkenrollerijproject, zijn uitgebleven. Sterker nog, de algehele repressie is tijdens de projectperiode nauwelijks noemenswaardig geweest.

Tijdens de projectperiode zijn door S.P. (4) en R.P. (7) elf aanhoudingen terzake van zakkenrollerij verricht waarmee zeven delicten opgehelderd werden. Bij de aanhoudingen was in een aantal gevallen sprake van een follow-up op signaleringen van A.S.-surveillanten. Eén aanhouding werd verricht in samenwerking tussen R.P. en S.P.

Eén en ander leidt tot een ophelderingspercentage van één procent, hetgeen niet afwijkt van de landelijke ophelderingscijfers. Landelijk gezien besteedt de politie, zoals bekend, nauwelijks aandacht aan de oplossing van zakkenrollerij. Als de nationale cijfers dus niet afwijken van het ophelderingspercentage behaald tijdens de projectperiode, kan gesproken worden van een mislukte repressie. Vooral de R.P.-inzet (grotendeels burgersurveillance) is op dit gebied ineffectief gebleken. Ter vergelijking kunnen hier wellicht de cijfers van het 'Albert-Cuyp'-zakkenrollersproject uit 1989 verhelderend werken. Tijdens dit integrale project bestond de repressiecomponent uit 4.000 measuren. Als resultaat werden uiteindelijk 43 aanhoudingen verricht en 38 zaken opgelost, hetgeen leidde tot een ophelderingspercentage van 17.

De ondergeschoven positie van het repressieve deel van het project heeft ook niet bepaald motiverend gewerkt op de motivatie van het A.S.-personeel. Bij de A.S.-surveillanten - die zelf niet over opsporingsbevoegdheid beschikken - is in de loop van de projectperiode enige wrevel ontstaan over het ervaren gemis aan 'back-up'.

Op het gebied van opleiding is met name samengewerkt tussen A.S. en R.P.. Een deel van de A.S.-surveillanten beschikte niet over de speciale kennis en vaardigheden, benodigd voor het effectief uitvoeren van preventief toezicht op het gebied van zakkenrollerij/bagagediefstal. Anderen beschikten (uit hun luchthavenpolitietijd) wel over dergelijke vaardigheden. Besloten is dan ook de opleiding 'on-the-job' te laten plaatsvinden, waarbij ervaren personeel werd gekoppeld aan minder

ervaren collega's. Een theoretisch deel van de opleiding is tijdens een drietal bijeenkomsten verzorgd door de preventiecoördinator van de R.P.

De S.P. beschikte over twee, op het gebied van zakkenrollerijbestrijding zeer ervaren coördinatoren, die zeker tijdens de beginfase van het project voor kennisoverdracht naar de S.P.-surveillanten hebben zorggedragen.

Van een vruchtbare samenwerking op het gebied van informatieoverdracht en uitwisseling is gedurende het gehele project sprake geweest. Het betreft hier zowel (foto)herkenningsmateriaal als specifieke informatie aangaande de voortgang van het project. Deze laatste is met name door de A.S. gebruikt als feed-back voor het uitvoerend personeel. Wekelijks werden de jongste aangiftecijfers (bewerkt en geselecteerd door de preventiecoördinator R.P.) en de ontwikkeling daarin, in de werkruimte opgehangen. Dit laatste heeft naar de mening van de A.S.-teamcoördinator zeker motiverend gewerkt, omdat eigenlijk alleen op deze wijze zichtbaar kan worden gemaakt dat het lang niet altijd even spectaculaire surveillance-werk wel degelijk zijn vruchten afwerpt. Ondanks het feit dat bijvoorbeeld het H.K.S.-systeem van de R.P. gedurende de gehele projectperiode plat is geweest, komt de preventie coördinator R.P. de eer toe een vrijwel constante informatiestroom op gang te hebben gehouden.

Het wekelijkse teamcoördinatoren-overleg heeft vooral in de eerste maanden nuttige contacten opgeleverd tussen de drie participanten in het project. Bij gebrek aan een te coördineren team en/of te coördineren acties heeft dit overleg later voornamelijk gefunctioneerd in het teken van informatieuitwisseling tussen R.P. en A.S..

5 Cijfers

In de onderstaande tabel wordt het aantal aangiften van zakkenrollerij/bagagediefstal gedurende de projectperiode vergeleken met de correspondentie maanden van 1991.

Tabel 1: Zakkenrollerij/bagagediefstal mei t/m september 1991/1992 Schiphol, inclusief N.S.-station

Maand	Aantal 1991	Aantal 1992	Vershil in %
Mei	74	65	-12
Juni	120	72	-40
Juli	121	93	-23
Augustus	113	114	+1
September	105	74	-29
Totaal	533	418	-22

Duidelijk is dat het aantal aangiften over de gehele linie, met uitzondering van de maand augustus, fors gedaald is. In totaal kan een absolute daling van 22 procent worden geconstateerd. De vergelijking 1991-1992 biedt echter op deze manier een niet geheel zuiver beeld. Er is immers geen rekening gehouden met het feit dat het passagiersaanbod in 1992 fors gestegen is.²

Een betere vergelijking zou dan ook het delictscijfer per 100.000 passagiers opleveren. Dit cijfer is bij gebrek aan concrete gegevens (nog) niet te berekenen, maar kan door middel van extrapolatie wel geschat worden. We gaan daarbij uit van de volgende theoretische veronderstellingen:

A. het aangiftecijfer over geheel 1992 daalt met 22 procent.

B. het passagiersaanbod over geheel 1992 stijgt met 19 procent.

Dat levert de volgende vergelijking op:

Tabel 2: Aantal delicten per 100.000 passagiers (1992 geëxtrapoleerd)

Jaar	Aantal per 100.000	Index (1986=100)
1986	4,9	100
1987	6,0	123
1988	6,7	137
1989	5,5	113
1990	5,7	117
1991	5,9	121
1992	3,9	79

² In het eerste half jaar van 1992 kon volgens de N.V.L.S. een stijging met 19% ten opzichte van 1991 worden geconstateerd.

Voor de juiste interpretatie van deze tabel moeten we nog een eenvoudige aanname toevoegen. We gaan er vanuit dat in voorgaande jaren (1986-1991) de stijging van zowel het passagiersaanbod als die van de aangiften gelijkmatig is verlopen. Als dat zo is, en waarom niet, dan zijn niet alleen de totale jaargangen met elkaar vergelijkbaar maar ook willekeurige perioden daarbinnen. De index- en slachtoffercijfers gelden dan bijvoorbeeld ook voor alle voorgaande perioden mei-september.

Nu de vergelijking compleet is valt direct te constateren dat mei-september 1992 in vergelijking met de corresponderende perioden in de voorgaande jaren een stevige trendbreuk oplevert. De index daalt tot ruim onder die van (peiljaar) 1986. Ten opzichte van 1991 is het relatieve criminaliteitscijfer met 35 procent gedaald. Dit alles blijft natuurlijk berusten op een theoretische exercitie maar zal naar alle waarschijnlijkheid de realiteit uiteindelijk zeer dicht benaderen. Van welk cijfer ook wordt uitgegaan, het relatieve of het absolute, duidelijk is dat de daling niet op toeval berustte maar mag worden toegeschreven aan de impact van het project. Vanwege de ineffectief gebleken repressieve component kan hieraan toegevoegd worden dat vrijwel zeker de daling voor het overgrote deel voor rekening komt van de preventieve surveillance, uitgevoerd door de A.S. Preventieve surveillance is dus effectief bij het bestrijden van zakkenrollerij. De vraag of, gegeven de bereikte resultaten, sprake is geweest van een efficiënte benutting van de (preventieve) surveillance-capaciteit kan nog niet beantwoord worden. Daarvoor zijn gegevens van minimaal 2 (en liefst meer) peiljaren noodzakelijk. Hieronder worden de aangiftecijfers van de N.S.-lijnen en stations weergegeven.

Tabel 3: Aangifte zakkenrollerij N.S.-lijn 1991/1992

Maand	1991	1992	Vershil 1991/1992
Mei	33	23	-30
Juni	42	44	+1
Juli	26	34	+30
Augustus	23	34	+47
September	22	45	+104
Totaal	146	180	+23

Na een aanvankelijke daling vertoont het aangiftebeeld voor wat betreft de S.P. naarmate het project vordert een steeds sterker wordende stijging. Hetgeen culmineert in een totaal toename van 23 %. Genoemde stijging is geen weerspiegeling van een afnemende inzet van de S.P., lopende het project. De bestede S.P.-uren zijn min of meer gelijkmatig over de projectmaanden gespreid. Wel is tijdens de eerste maanden van het project veel vaker (preventief) in uniform gesurveilleerd, terwijl de nadruk later veel meer op repressie kwam te liggen. Het gebrek aan enig totaaleffect moet waarschijnlijk toegeschreven worden aan een te laag algemeen minimumniveau van aanwezigheid. Hierdoor moesten de wel beschikbare mensen en middelen te dun uitgesmeerd worden om het gewenste omslagpunt te bereiken. De absolute (totaal)stijging zal, gezien het feit dat ook bij de N.S. het passagiersaanbod fors gestegen is, tot uitdrukking komen in een lagere relatieve toename. Wegens het ontbreken van gegevens kan zo'n relatief toenamecijfer nog niet berekend worden.

Tabel 4: Aangiften naar pleegplaats binnen Schiphol

Locatie	1991	1992	Vershil in %
Aankomsthal	282	204	-28
N.S. station en omgeving	123	59	-52
Airside	27	21	-23
Vertrekhal	80	59	-26
Overig	21	75	+ 357
Totaal	533	418	-22

Opvallend is dat vooral bij het N.S.-station er directe omgeving een onevenredig grote daling van het aantal delicten heeft plaatsgevonden. Deze daling berust niet op toeval gezien het feit dat op deze locatie relatief de meest intensieve preventieve surveillance heeft plaatsgevonden.

Tevens springt de grote stijging bij de categorie 'overig' in het oog. Het betreft hier de directe omgeving van het terminalgebouw plus de aanliggende passages. Wellicht is hier toch in zekere mate sprake geweest van een verplaatsingseffect, tengevolge van de projectactiviteiten.

Een vergelijking van de tijdstippen waarop de delicten werden gepleegd leert dat de piekuren waarvan in 1991 nog sprake was, tijdens het project belangrijk zijn afgevlakt. Zonder uitschieters naar boven of beneden ligt het delictsniveau tussen 7 uur 's ochtends en 5 uur 's middags op gemiddeld zo'n 30 per uur, gerekend over de gehele projectperiode. In 1991 was nog sprake van uitschieters rond de 100 (12.00 - 13.00) en 70 (16.00 - 18.00).

Net als in 1991 toont het zakkenrollersgilde tijdens de projectperiode een duidelijke voorkeur voor weekenddagen. De grote toeloop van reizigers op deze dagen zal hieraan niet vreemd zijn. Misschien wordt het effect hier nog enigszins versterkt door het feit dat juist in het weekend sprake was van een (enigszins) verminderd preventief toezicht.

6 Tot slot

Gemeten naar de effecten, een absolute daling van 22 procent en (waarschijnlijk) een relatieve daling van 35 procent in het aantal delicten op Schiphol, kan het project zeker als succesvol bestempeld worden. Dat geldt temeer als men bedenkt dat een repressieve component -door allerlei omstandigheden- grotendeels ontbroken heeft en de 'bulk' van de uitvoering dus uitsluitend heeft bestaan uit preventief toezicht. Daarentegen zijn tijdens de voorbereiding en de operationele fase van het project te veel zaken misgelopen om nog te kunnen spreken van een geslaagde uitvoering. Wij wijzen hier op het (om bekende redenen) 'afhaken' van de S.P., hetgeen zich onmiddellijk heeft 'vertaald' in een stijging van het aantal delicten op de lijnen naar Schiphol en de gebrekkige operationele inzet van de R.P. Een en ander doet wel de vraag rijzen tot welke 'prestaties' men in staat zou zijn geweest indien alles was verlopen zoals oorspronkelijk bedoeld.

Als tegenwerping kan gelden dat dit project vooral ook bedoeld was om te komen tot een vorm van samenwerking en toenadering tussen de verschillende participanten, waarbij tegenslagen voor lief genomen moeten worden en zelfs kunnen verkeren in evenveel leermomenten. In deze laatste zin kan zeker worden gesproken van een succesvol project. Op veel gebieden is immers nauw samengewerkt waarbij aangetekend kan worden dat de deelnemers hun oordeel over elkaar en elkaars functioneren zeker in positieve zin hebben bijgesteld.

Daarmee is de basis gelegd voor een voortzetting van de samenwerking in de komende jaren. In welke vorm deze gestalte zal krijgen moet nog worden gezien. Gezien de resultaten ligt een verdere uitbouw en perfectionering van de huidige werkwijze echter voor de hand, waarbij de nadruk zal moeten liggen op het ontwikkelen van een repressieve component. Dat preventief toezicht effecten oplevert is nu immers genoegzaam bewezen.

Op basis van de ervaringen opgedaan tijdens het project zijn bij voortzetting verder de volgende aandachtspunten van belang.

- A. De planningsperiode dient vervroegd te worden naar januari/februari, zodat vooral logistieke perikelen tijdens de uitvoeringsfase niet meer voor verrassingen kunnen zorgen.
- B. Er moeten harde afspraken gemaakt worden over onderlinge taakverdeling en te leveren menskracht.
- C. Preventief toezicht moet iets beter afgestemd worden op de dagen en tijdstippen waarop daders extra actief zijn (bijvoorbeeld in het weekend).
- D. Het verdient sterke aanbeveling de samenwerking op uitvoeringsniveau te bestendigen door het scheppen van een teamverband, desnoods door personeel geheel uit de reguliere dienst vrij te maken.
- E. Een ingewikkelde projectstructuur is niet meer nodig. Na een gezamenlijke planningsfase kan de uitvoering en rapportage in handen worden gegeven van teamcoördinatoren die via de bestaande hiërarchische kanalen verantwoording afleggen.