

Evaluatierapport

operationele praktijkproef @MIGO

Koninklijke Marechaussee
District Zuid
Sectie Operatiën

11 januari 2007

| | |
|--|-----------|
| HOOFDSTUK 1 : SAMENVATTING | 4 |
| <i>Belangrijkste resultaten.....</i> | <i>4</i> |
| HOOFDSTUK 2 : INLEIDING | 6 |
| 2.1 <i>Inleiding van het onderzoek.....</i> | <i>6</i> |
| 2.2 <i>Doel praktijkproef.....</i> | <i>6</i> |
| 2.3 <i>Probleemstelling</i> | <i>6</i> |
| 2.4 <i>Onderzoeksvraag.....</i> | <i>8</i> |
| 2.5 <i>Definities</i> | <i>8</i> |
| 2.6 <i>Projectstructuur</i> | <i>8</i> |
| 2.7 <i>Gegevensbronnen en kwaliteit</i> | <i>9</i> |
| 2.8 <i>Literatuurverkenning.....</i> | <i>9</i> |
| HOOFDSTUK 3 : METHODE VAN ONDERZOEK..... | 11 |
| 3.1 ONDERZOEK VOORAFGAAND AAN DE PRAKTIJKPROEFDAGEN | 11 |
| 3.1.1 <i>Districtsanalisten</i> | <i>11</i> |
| 3.1.2 <i>Expertisecentrum Mensensmokkel Mensenhandel</i> | <i>11</i> |
| 3.1.3 <i>Europol.....</i> | <i>11</i> |
| 3.1.4 <i>Onderzoeksregister brigade Brabant Zuid, locatie Breda</i> | <i>11</i> |
| 3.1.5 <i>Informatie van derden</i> | <i>12</i> |
| 3.1.6 <i>Nationaliteit motorvoertuigkenteken.....</i> | <i>12</i> |
| 3.1.7 <i>Motorvoertuigcategorie</i> | <i>12</i> |
| 3.1.8 <i>Fysieke passagetelling</i> | <i>13</i> |
| 3.1.9 <i>Nationaliteit voertuigkenteken en classificaties</i> | <i>14</i> |
| 3.2 ONDERZOEKSMETHODE MET BETREKKING TOT OPERATIONELE ONDERZOEKSVRAGEN | 15 |
| 3.2.1 <i>Onderzoeksmethode 1^o onderzoeksvraag</i> | <i>15</i> |
| 3.2.2 <i>Onderzoeksmethode 2^o onderzoeksvraag</i> | <i>15</i> |
| 3.2.3 <i>Onderzoeksmethode 3^o onderzoeksvraag</i> | <i>15</i> |
| 3.2.4 <i>Onderzoeksmethode 4^o onderzoeksvraag</i> | <i>16</i> |
| 3.2.5 <i>Onderzoeksmethode 5^o onderzoeksvraag</i> | <i>16</i> |
| 3.2.6 <i>Onderzoeksmethode 6^o onderzoeksvraag</i> | <i>16</i> |
| 3.2.7 <i>Onderzoeksmethode 7^o onderzoeksvraag</i> | <i>16</i> |
| HOOFDSTUK 4 : RESULTATEN VAN HET ONDERZOEK | 18 |
| 4.1 <i>Resultaat 1^o onderzoeksvraag</i> | <i>18</i> |
| 4.2 <i>Resultaat 2^o onderzoeksvraag</i> | <i>19</i> |
| 4.3 <i>Resultaat 3^o onderzoeksvraag</i> | <i>22</i> |
| 4.4 <i>Resultaat 4^o onderzoeksvraag</i> | <i>24</i> |
| 4.5 <i>Resultaat 5^o onderzoeksvraag</i> | <i>25</i> |
| 4.6 <i>Resultaat 6^o onderzoeksvraag</i> | <i>25</i> |
| 4.7 <i>Resultaat 7^o onderzoeksvraag</i> | <i>27</i> |
| HOOFDSTUK 5 : CONCLUSIES | 28 |
| HOOFDSTUK 6 : AANBEVELINGEN..... | 30 |
| HOOFDSTUK 7 : BIJLAGEN..... | 32 |
| <i>Projectleden</i> | <i>32</i> |
| <i>Afkortingenlijst.....</i> | <i>32</i> |

Voorwoord.

In de hedendaagse samenleving neemt moderne techniek een prominente rol in bij de bestrijding van criminaliteit. In 2004 hebben Logica CMG, Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) en de Koninklijke Marechaussee (KMar) afspraken gemaakt om te onderzoeken in hoeverre techniek ondersteunend kan zijn aan de operationele werkzaamheden van de KMar. Deze samenwerking is voortgezet onder de projectnaam @utomatisch Mobiel Informatie Gestuurd Optreden (@migo).

De herinrichting van het Mobiel Toezicht Vreemdelingen (MTV), dat als doel de bestrijding van illegale immigratie en de opsporing van migratiecriminaliteit heeft, is in hoofdzaak gericht op de invoering van het informatiegestuurde optreden.

Naast het mogelijk maken van een effectievere bestrijding van illegale immigratie door het informatiegestuurde optreden zal het MTV gaan fungeren als generator van gegevens, die kunnen leiden tot onderzoeken naar terrorisme en criminele activiteiten.

Eén van de ontwikkelingen die moeten leiden tot een effectiever MTV is het project @migo.

Het project @migo bestaat voor een groot deel uit cameraregistratie van motorvoertuigen die de grensovergang 'Hazeldonk', gelegen aan de autosnelweg A16 in de gemeente Breda, passeren. Vooralsnog beperkt dit evaluatierapport zich tot cameraregistratie van de motorvoertuigen die aldaar via de hoofdrijbanen van de A16 Nederland, vanuit België, zijn ingereisd.

Doelstelling van het project @migo is het onderzoeken of aan de hand van door camera's geregistreerde voertuigpassages, een meer doelmatiger en informatie gestuurde uitvoering kan plaatsvinden van het MTV.

In dit evaluatierapport operationele praktijkproef @migo zijn de bevindingen weergegeven ten aanzien van de operationele aspecten van het project. De (data)analyse beperkt zich tot de periode van 1 september 2006 tot 1 december 2006. In deze periode heeft de classificatie van de door camera's geregistreerde voertuigkentekens elke dag gefunctioneerd. Dit is een significante verbetering ten opzichte van de operationele periode in 2005. Deze operationele praktijkproef is vroegtijdig afgebroken als gevolg van technische complicaties. In de periode 2005 hadden de camera's slechts 7 dagen (8 %) van de totale operationele periode (91 dagen) gefunctioneerd.

De vooruitgang die techniek aan opsporings- en handhavingdiensten biedt, moet met zorg behandeld worden. Met de juiste aandacht en structurele participatie in ketenbrede overlegfora, waarbij doorlopend technische ontwikkelingen worden gevolgd en gedeeld, zal uiteindelijk het gewenste eindresultaat bereikt worden. 'Human intelligence' is het belangrijkste component bij de bestrijding en/of opsporing van criminaliteit. Moderne technische hulpmiddelen kunnen daarbij goed ondersteunen. Het verbinden van die moderne techniek met 'ouderwetse' vakkennis en ervaring, zal leiden tot een efficiënte en krachtvolle aanpak van criminaliteit.

De samenstellers van dit operationele deel van het evaluatierapport kijken met veel plezier terug op het project @migo.

Wat begonnen is met een operationeel draaiboek met als ondertitel '*Van zoeken naar vinden*' kan de proef @migo nu op basis van ervaringen worden afgesloten met de opmerking: '*Gezocht en gevonden*'

Hoofdstuk 1 : Samenvatting.

De bevindingen in dit evaluatierapport zijn samengesteld uit de ervaringen tijdens de operationele proefperiode en aan de hand van de operationele onderzoeksvragen conform het draaiboek operationele uitvoering pilot @migo, dd 8 september 2006. In dit draaiboek zijn de navolgende onderzoeksvragen gesteld.

1. *Geeft @migo meer inzicht in in- en uitreispatronen van voertuigen?*
2. *Is het mogelijk om, aan de hand van de geregistreerde motorvoertuigpassages, een efficiënter en doelmatiger inzet te verwezenlijken van personeel en materieel tijdens het uitvoeren van de MTV taken?*
3. *Geeft @migo meer hits op de doelgroep van het MTV?*
4. *Wordt het veiligheidsgevoel van selecteurs vergroot door @migo?*
5. *Zijn door ondersteuning van @migo meer of minder dossiers geaccepteerd door het openbaar ministerie (OM) en hebben deze dossiers tot een veroordeling of vervolgmaatregel geleid?*
6. *Is de operationele uitvoering van @migo controledagen minder efficiënt verlopen dan vergelijkbare traditionele MTV controles, in relatie tot infrastructuur en afhandeling?*
7. *Is het mogelijk om, aan de hand van vooraf verkregen (inter)nationale operationele informatie, informatie gestuurde (doel, tijd- en plaatsgerichte) controles binnen het MTV te laten plaatsvinden?*

Belangrijkste resultaten.

Op dit moment is de (inter)nationale informatiehuishouding, met betrekking tot de opsporing van migratiecriminaliteit en handhaving vreemdelingenwetgeving nog deficiënt om informatie gestuurde controles binnen het taakveld MTV te laten plaatsvinden. Er is informatie bekend over bijvoorbeeld de nationaliteit, leeftijd, en geslacht van verdachten en/of betrokkenen inzake migratiecriminaliteit en handhaving vreemdelingenwetgeving, maar er is nagenoeg geen informatie aanwezig over de motorvoertuigen waarmee migratiecriminaliteit wordt gepleegd en waarmee illegale immigratie plaatsvindt. Vastgesteld is dat deze ontbrekende informatie ten aanzien van motorvoertuigen essentieel is voor de toepassing van het project @migo, temeer omdat binnen dit systeem het motorvoertuig het uitgangspunt is bij het wel of niet controleren van voertuigen en/of inzittende(n) in relatie tot de uitvoering van het MTV.

Doordat camera's een juiste kwalificatie koppelen aan de geregistreerde voertuigkentekens, wordt een duidelijk beeld verkregen met betrekking tot het grenspassagepatroon van 10 herkende kenteken nationaliteiten. Met behulp van datamining worden pieken en dalen (trends) zichtbaar van de momenten waarop diverse grenspassages van motorvoertuigen plaatsvinden. Voertuigen die zijn voorzien van Nederlandse kentekens worden gecontroleerd in het register van het Rijksdienst voor het wegverkeer. Deze extra informatie wordt vervolgens verrijkt met andere (nationale) registerinformatie. Door verrijkte informatie en trends te vergelijken en te analyseren met andere operationele informatie kan deze beeld- en oordeelvorming ondersteunend zijn bij de uitvoering van informatie gestuurd optreden binnen het taakveld handhaving vreemdelingenwetgeving (MTV).

@migo kan een belangrijke bijdrage leveren aan de versterking van de informatiepositie van de Koninklijke Marechaussee. Een versterking van de eigen informatiepositie draagt door

informatiedeling bij aan samenwerking met andere (inter)nationale ketenpartners. Verbeterde beeldvorming binnen het totale proces informatie gestuurd optreden wordt met @migo gerealiseerd. Met voldoende oog voor de bij de aanbevelingen genoemde punten, past een toekomstig concept op basis van @migo techniek binnen de scope van het beleidsplan Koninklijke Marechaussee 2010 in het algemeen en aan het project implementatie MTV in het bijzonder.

Door de deelnemers aan het project @migo wordt benadrukt dat elke moderne vorm van techniek ondersteunend is aan de operationele uitvoering van met name het MTV. Ouderwetse vakkennis en jarenlange ervaring in bijvoorbeeld het waarnemen en selecteren van voertuigen in combinatie met inzittenden, blijft van groot belang bij de uitvoering het nieuwe MTV.

Hoofdstuk 2 : Inleiding.

2.1 Inleiding van het onderzoek.

In 2004 is een start gemaakt met betrekking tot de vraag :

' Kan cameraregistratie van grensoverschrijdende motorvoertuigen, extra informatie geven met betrekking tot de opsporing van migratiecriminaliteit en de handhaving vreemdelingenwetgeving?'
Deze vraag is de aanleiding geweest voor het project @utomatisch Mobiel Informatie Gestuurd Optreden (@migo).

De doelstelling van het project was het onderzoeken in hoeverre technische toepassingen en daaruit geregistreerde informatie een positieve bijdrage levert aan het versterken van de informatiepositie van de Koninklijke Marechaussee (KMar) in het algemeen en aan een meer doelmatig Mobiel Toezicht Vreemdelingen (MTV) in het bijzonder.

Als testlocatie werd gekozen voor de grensovergang 'Hazeldonk', gelegen aan de autosnelweg A16 in de gemeente Breda. De camera's zijn bevestigd aan het kunstwerk 'de Rietvelden' gelegen aan de A16 ter hoogte van hectometerpaal 70.1. Deze operationele evaluatieanalyse beperkt zich tot de cameraregistratie van de motorvoertuigen die aldaar via de hoofdrijbanen van de A16 Nederland vanuit België zijn binnengereden.

Van 18 juni 2005 tot en met 18 september 2005 heeft de eerste operationele praktijkproef @migo plaatsgevonden.

Met betrekking tot die resultaten wordt verwezen naar het rapport @migo 18 juni 2005 – 18 september 2005 opgemaakt door BCR&I, analyse & onderzoek.

Naar aanleiding van de opmerkingen en bevindingen vanuit die fase zijn er diverse technische aanpassingen uitgevoerd ten aanzien van aspecten met betrekking tot de cameraregistratie van passerende motorvoertuigen en de kenteken- en categoriherkenning van passerende motorvoertuigen.

Van 1 september 2006 tot 1 december 2006 heeft een tweede operationele praktijkproef plaatsgevonden op eerder genoemde locatie. In deze periode heeft de cameraregistratie voor minimaal 95 procent¹ gefunctioneerd, hetgeen een significante verbetering is ten opzichte van de eerste praktijkproeffase in 2005.

De registratiefrequentie voldoet hiermee aan de gewenste minimale tijdsfase.

2.2 Doel praktijkproef.

Het doel van de operationele praktijkproef @migo is het verkrijgen van inzicht en het onderzoeken in hoeverre een camerasysteem en daaraan gekoppelde intelligente software het MTV proces effectief en efficiënt kan ondersteunen.

2.3 Probleemstelling.

Dit evaluatierapport operationele uitvoering praktijkproef @migo is opgemaakt om de bevindingen weer te geven met betrekking tot de ervaringen uit de operationele @migo periode in 2006. Binnen deze periode is gekeken naar de meerwaarde van de cameraregistratie met betrekking tot motorvoertuigen die Nederland in reizen. Door camera's en daaraan gekoppelde programmatuur,

¹ In de aanloopfase naar de operationele praktijkproeffase 2006, is de betrouwbaarheid van de werking van de camera's gesteld op minimaal 95 procent.

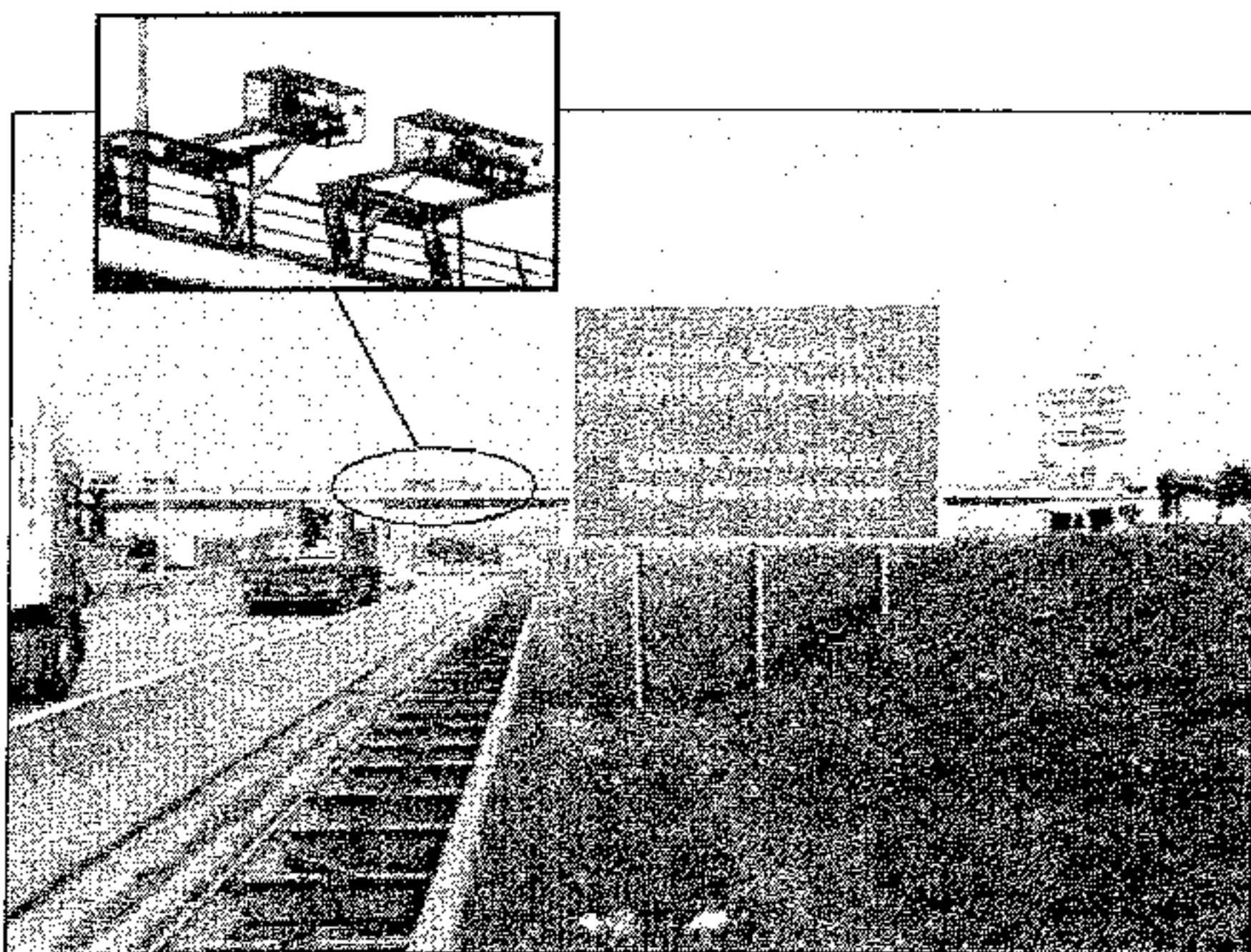
worden kentekens- en motorvoertuigcontouren geregistreerd. Deze geregistreeerde informatie wordt vervolgens verrijkt door bijvoorbeeld Nederlandse kentekens te controleren in diverse registers. De probleemstelling luidt als volgt:

Is cameraregistratie van grensoverschrijdende motorvoertuigen een aanvulling voor de Koninklijke Marechaussee bij de opsporing van migratiecriminaliteit en de handhaving van de vreemdelingenwetgeving in het algemeen en die van het Mobiel Toezicht Vreemdelingen (MTV) in het bijzonder'?

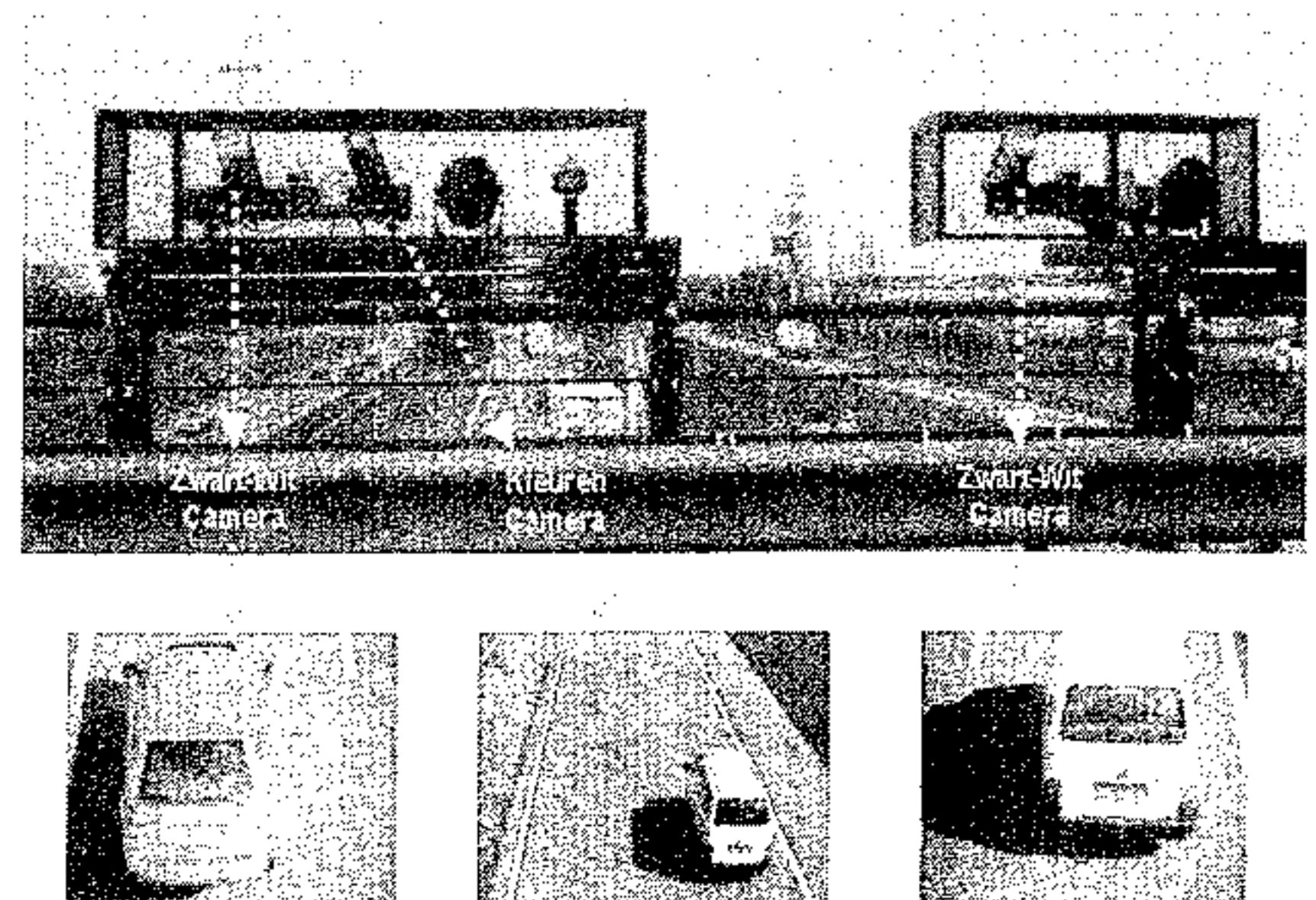
Voordat de probleemstelling door de beantwoording van de operationele onderzoeksvragen wordt beschouwd, worden eerst enkele termen uit de probleemstelling toegelicht.

Cameraregistratie.

Voor het project @migo zijn er camera's bevestigd aan het kunstwerk 'de Rietvelden' boven zowel de rijbanen van de A16 betreffende Nederland inreizend verkeer als Nederland uitreizend verkeer. Boven iedere rijbaan is een kleurencamera bevestigd. Boven iedere rijstrook van deze rijbanen is een zwart/wit camera bevestigd.



Figuur 1: Zicht op testlocatie vanuit België



Figuur 2: Zicht op camera's boven rijbaan A16

In dit evaluatierapport is alleen gebruik gemaakt van de door de camera's geregistreeerde informatie, die betrekking heeft op motorvoertuigen die via de hoofdrijbaan van de A16, vanuit België, Nederland zijn ingereisd.

Via deze registratie wordt de nationaliteit van het kenteken en de motorvoertuigcategorie vastgesteld. Alle voertuigkentekens die als Nederlands kenteken zijn herkend worden vervolgens verrijkt en gecontroleerd in diverse (opsporings)registers. Niet Nederlandse kentekens worden niet verrijkt maar worden wel gecontroleerd in diverse (opsporings)registers. Resultaten van deze registercontrole(s) kunnen medebepalend zijn bij de opsporing van strafbare feiten en het nader bepalen van profielen.

Migratiecriminaliteit.

Onder het begrip *migratiecriminaliteit* worden de navolgende strafbare feiten aangemerkt :

- ❑ artikel 197a in het Wetboek van Strafrecht (mensensmokkel);
- ❑ artikel 225 van het Wetboek van Strafrecht (valsheid in geschrifte);
- ❑ artikel 231 van het Wetboek van Strafrecht (valse reispas);
- ❑ artikel 250a van het Wetboek van Strafrecht (mensenhandel).

Handhaving vreemdelingenwetgeving, in het algemeen en die van het MTV in het bijzonder.

Met de handhaving vreemdelingenwetgeving in het algemeen en die van het MTV in het bijzonder worden de navolgende producten en artikelen aangemerkt.

- ❑ artikel 50 Vreemdelingenwet 2000 (bestrijding illegale immigratie en verblijf door staandegehouden personen na grensoverschrijding te controleren ter vaststelling identiteit, nationaliteit en verblijfsrechtelijke positie);
- ❑ artikel 59 Vreemdelingenwet 2000 (vreemdelingenbewaring).

2.4 Onderzoeksvraag.

Om de probleemstelling te kunnen beantwoorden zijn er operationele onderzoeksvragen geformuleerd in het draaiboek operationele uitvoering pilot @migo. Deze vragen hebben betrekking op de betrouwbaarheid van de door de camera geregistreerde en geclassificeerde grenspassages. De uitkomst van deze vragen zijn ondersteunend in de beoordeling van de eerder geformuleerde probleemstelling:

1. *Geeft @migo meer inzicht in in- en uitreispatronen van voertuigen?*
2. *Is het mogelijk om, aan de hand van de geregistreerde motorvoertuigpassages, een efficiënter en doelmatiger inzet te verwezenlijken van personeel en materieel tijdens het uitvoeren van de MTV taken?*
3. *Geeft @migo meer hits op de doelgroep van het MTV?*
4. *Wordt het veiligheidsgevoel van selecteurs vergroot door @migo?*
5. *Zijn door ondersteuning van @migo meer of minder dossiers geaccepteerd door het OM en hebben deze dossiers tot een veroordeling of vervolgmaatregel geleid?*
6. *Is de operationele uitvoering van @migo controledagen minder efficiënt verlopen dan vergelijkbare traditionele MTV controles, in relatie tot infrastructuur en afhandeling?*
7. *Is het mogelijk om, aan de hand van vooraf verkregen (inter)nationale operationele informatie, informatie gestuurde (doel, tijd- en plaatsgerichte) controles binnen het MTV te laten plaatsvinden?*

2.5 Definities.

Met het begrip motorvoertuigen wordt bedoeld alle gemotoriseerde voertuigen, behalve bromfietsen en invalidervoertuigen, bestemd om anders dan langs rails te worden voortbewogen (artikel 1, onderdeel z, RVV 1990).

Met het begrip ‘handhaving vreemdelingenwetgeving’ wordt de krachtens de Politiewet aan de Koninklijke Marechaussee opgedragen taak bedoeld.

2.6 Projectstructuur.

De praktijkproef @migo is geïnitieerd vanuit de korpsstaf Koninklijke Marechaussee (KMar) 's-Gravenhage. Namens de KMar is directeur beleid & plannen, generaal majoor Willem van de Water opdrachtgever en tevens voorzitter van de stuurgroep @migo.

Tijdens de praktijkproef heeft de KMar samengewerkt met het Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) en Logica CMG.

TNO en Logica CMG waren verantwoordelijk voor o.a. de technische realisatie van het registreren van de grensoverschrijdende motorvoertuigen en de gedeeltelijke verrijking van de geregistreerde informatie. De KMar was belast met verrijking van een deel van de geregistreerde informatie, het opstellen van profielen en het toepassen van de totale verrijkte informatie bij de opsporing van migratiecriminaliteit en de handhaving van de vreemdelingenwetgeving. Namens commandant district KMar Zuid was [redacted] verantwoordelijk voor de algehele uitvoering, de operationele aspecten verbonden aan de operationele praktijkproef alsmede de realisatie van het draaiboek en het evaluatierapport. De daadwerkelijke uitvoering van de praktijkproef is gerealiseerd door personeel brigade KMar Brabant Zuid, locatie Breda, waarbij [redacted] en [redacted] nauw betrokken zijn geweest. [redacted] was daarbij verantwoordelijk voor de aansturing van het operationele personeel locatie Breda en de planning en procesbewaking van de praktijkproefdagen. [redacted] is in hoofdzaak verantwoordelijk geweest voor het gegevensbeheer en het mede opstellen van profielen. Gedurende de gehele praktijkproef heeft de brigade Breda ondersteuning gekregen van de [redacted] corpsstaf, IV beleid, en [redacted], district landelijke en buitenlandse eenheden, brigade Centrale Recherche & Informatie, afdeling analyse & onderzoek. [redacted] was namens de KMar als senior adviseur verantwoordelijk voor de informatievoorziening en [redacted] was verantwoordelijk voor de analyse en het onderzoek van de @migo gegevens en het opstellen van profielen. TNO en Logica CMG zijn tijdens de uitvoering van de praktijkproef aanwezig geweest als projectondersteuning en observant.

2.7 Gegevensbronnen en kwaliteit.

In de periode van 1 september 2006 tot en met 1 december 2006 zijn de geregistreerde motorvoertuigkentekens eerst geïndexeerd per land van herkomst. Deze indexering heeft plaatsgevonden met behulp van de Dacolian kenteken herkenningsmodule. Nederlandse kentekens zijn gecontroleerd en zoveel mogelijk verrijkt met informatie uit de navolgende (opsporings)registers:

- a) Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW);
- b) Bedrijfs Processensysteem (BPS)²;
- c) Nationaal Schengen Informatiesysteem (NSIS);
- d) Landelijk Informatiesysteem (LIST);
- e) Opsporingssysteem (OPS).

Niet Nederlandse kentekens zijn alleen in (opsporings)register b) c) d) en e) gecontroleerd.

2.8 Literatuurverkenning.

Over migratiecriminaliteitsbestrijding is veel geschreven. Uit diverse rapporten en onderzoeken 'Mensenhandel', 'Mensensmokkel naar Nederland' en 'Smokkelbeeld' kan veel informatie verzameld worden met betrekking tot de gesmokkelde en de smokkelaar. Zo is er veel bekend over de nationaliteiten, geslacht, leeftijd enzovoort. Binnen het project @migo is echter het kenteken van het geregistreerde voertuig het uitgangspunt. Immers zonder kenteken kan er geen nationaliteit van het kenteken vastgesteld worden en zal er ook geen verrijking van het kenteken plaatsvinden. Het kenteken is de sleutel tot informatie gestuurd optreden zoals beproefd tijdens de praktijkproefdagen @migo. Maar wat is er nu eigenlijk bekend met betrekking tot de voertuigen die gebruikt worden bij illegale immigratie en tijdens het plegen van migratiecriminaliteit.

Uit 'Mensensmokkel in beeld 2000 – 2001' blijkt dat in de periode van eind 1998 tot mei 1999 mensensmokkelorganisaties gebruik maken van gehuurde autobusjes met geblindeerde ramen of een gesloten laadruimte. Na mei 1999 zijn deze organisaties overgaan op het huren van personenauto's, met name door mensensmokkelaars uit de Centraal- en Oost Europese landen (Polen, Tsjechië, Roemenië, Hongarije en Bulgarije). Deze verschuiving heeft plaatsgevonden om het opsporen van de

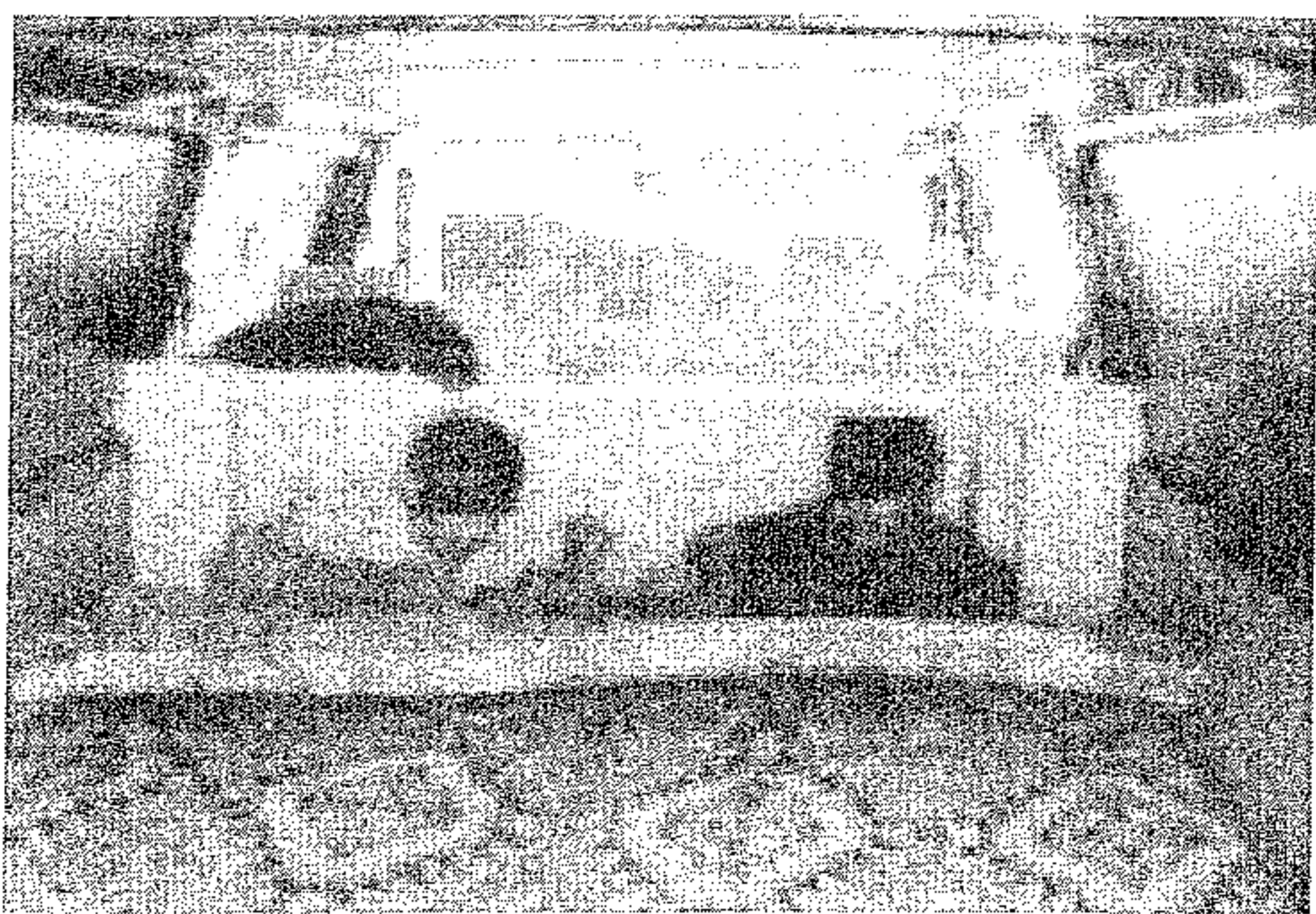
² Bij de Koninklijke Marechaussee in gebruik.

organisatie moeilijker te maken. Daarnaast worden er ook auto's gebruikt van 'lokale ondersteuners'. Smokkelaars met de Somalische, Syrische of Sri Lankaanse nationaliteit laten de gesmokkelde aankomen in Parijs en laten deze dan verder met de trein of met de auto via België naar Nederland reizen. Verder staat er geschreven dat migranten langs diverse autowegen in Nederland worden aangetroffen in vrachtwagens, die op weg zijn naar Engeland.

'Mensensmokkel in beeld 2002 – 2003', geeft aan dat de personenauto nog altijd het meest gebruikte vervoermiddel is bij mensensmokkel. In het verleden smokkelden Chinese mensensmokkelaars tientallen Chinezen tegelijk in vrachtauto's. De laatste jaren worden de Chinezen steeds vaker gesmokkeld in kleinere aantallen en met personenauto's. Ook Irakezen, Afghanen en Indiërs smokkelen mensen via personenauto of trein. Door strengere controles op haventerreinen is er een verschuiving ontstaan in het smokkelen van mensen, van trailers naar personenauto's en bussen.

Op dit moment is een stagiair van de Hoge School Utrecht werkzaam bij de afdeling Analyse & Onderzoek (A&O) van de Brigade Centrale Recherche & Informatie (BCR&I) in Utrecht. Deze stagiair is 4e jaars en volgt een studie Integrale Veiligheid. Als afstudeer richting heeft hij, na overleg met personeel van de afdeling A&O en de Hoge School Utrecht, de opdracht gekregen het inzichtelijk maken van diverse aspecten binnen de mensensmokkelonderzoek bij de KMar. Hierbij gaat het om de onderzoeken die middels een Melding Recherche Onderzoek (MRO) zijn geregistreerd in de periode van 1 januari 2005 tot 1 januari 2007. Een van de aspecten die hierbij onderzocht wordt is het voertuig wat gebruikt is tijdens het smokkelen van mensen. Hierbij wordt gekeken naar het merk, type, en kleur van het voertuig. Dit onderzoek zal medio april 2007 zijn afgerond en de eventuele resultaten van dit onderzoek zouden een duidelijker beeld kunnen geven van de voertuigen die gebruikt worden bij het smokkelen van mensen.

Uit bovenstaande literatuurverkenning blijkt dat de mensensmokkelaar niet altijd dezelfde smokkelmethode gebruikt. De smokkelaar past zijn werkwijze aan, aan de opsporingsmethode die op dat moment bij de smokkelaar bekend zijn. Deze werkwijze wordt bevestigd door Europol (Illegal Immigration Intelligence Bulletin No 5 Oktober 2006). In dit informatiebulletin wordt de klassieke mensensmokkelmethode en de hedendaagse smokkelmethode weergegeven.



Figuur 3: klassieke mensensmokkelmethode



Figuur 4: hedendaagse mensensmokkelmethode

Hoofdstuk 3 : Methode van onderzoek.

3.1 Onderzoek voorafgaand aan de praktijkproefdagen.

3.1.1 Districtsanalisten.

Sinds 2005 worden er door districtsanalisten van de KMar districtsveiligheidskans (DVS) gerealiseerd. In deze DVS worden diverse aandachtsgebieden, welke van te voren door de Korpsstaf van de KMar zijn vastgesteld, behandeld. Eén van deze aandachtsgebieden is migratiecriminaliteit en het aantal aangetroffen illegalen in een grensgebied. Het uitgangspunt van @migo zijn motorvoertuigaspecten, waaronder het kenteken. Aan de analisten is gevraagd of zij kentekens konden verstrekken die binnen het KMar Bedrijfs Processen Systeem (BPS) en het KMar Vreemdelingen Basis Systeem (VBS) waren gemuteerd met betrekking tot migratiecriminaliteit en illegale immigratie. De voertuigkentekens die hierdoor bekend zijn geworden, zijn toegepast tijdens het project @migo. Er is veelvuldig geconstateerd dat er mutaties in het BPS en / of VBS waren aangemaakt, met betrekking tot migratiecriminaliteit of illegale immigratie, waarin gesproken werd over een motorvoertuig maar waarbij het voertuigkenteken niet (correct) was vermeld.

3.1.2 Expertisecentrum Mensensmokkel Mensenhandel.

Het Expertisecentrum Mensensmokkel Mensenhandel (EMM) beschikt ook over motorvoertuigkentekens die gerelateerd zijn aan migratiecriminaliteit, echter deze kentekens hadden nog een operationeel karakter voor het EMM. Niet uitgesloten kon worden dat deze kentekens nog de status van subject zouden kunnen krijgen binnen een nog op te starten (opsporings)onderzoek. Het verzoek vanuit EMM was dan ook om deze kentekens niet mee te nemen in het project @migo. Achteraf zou bekeken kunnen worden of deze kentekens wel / niet geregistreerd zijn binnen de project fase.

3.1.3 Europol.

Bij het frontdesk-office van Europol is de vraag uitgezet in hoeverre het mogelijk was om aan de deelnemende Europese landen te vragen of zij voertuigkentekens konden verstrekken die gerelateerd zijn aan migratiecriminaliteit. Voorafgaand aan deze vraagstelling is uitgelegd waarvoor deze kentekens gebruikt zouden worden. Frontdesk heeft vervolgens dit verzoek bij alle deelnemende landen uitgezet. Naar aanleiding van dit verzoek is alleen van Italië een overzicht ontvangen met kentekens. De overige deelnemende landen hebben aangegeven niet in staat te zijn om kentekens en/of voertuiggegevens aan te leveren.

3.1.4 Onderzoeksregister brigade Brabant Zuid, locatie Breda.

In de aanloop naar de operationele praktijkproef is gebruik gemaakt van het (lokale) onderzoeksregister van de brigade KMar Brabant Zuid, locatie Breda. In dit register is vast te stellen welke soorten motorvoertuigen in het verleden betrokken zijn geweest bij migratiecriminaliteit en hoeveel illegalen zijn aangetroffen in het grensgebied binnen het domein Breda. Deze informatie is gebruikt bij de vaststelling van profielen @migo. Verder zijn interviews gehouden met selecteurs³ van de brigade KMar Brabant Zuid, locatie Breda. Met name de afwegingen en profielen die deze selecteurs dagelijks toepassen bij de uitoefening van het MTV is, voor zover mogelijk, meegenomen bij de samenstelling van de profielen @migo.

³ Selecteur is een algemeen opsporingsambtenaar Koninklijke Marechaussee, veelal een motorrijder, die nabij de grensovergang is gepositioneerd en Nederland in reizende voertuigen en inzittenden, op basis van bepaalde profieleeigenschappen selecteert. Ervaringsgegevens zijn daarbij vaak cruciaal. Doel van de selectie is de inzittenden van het geselecteerde voertuig in het kader van het MTV te controleren op identiteit, nationaliteit en verblijfsrechtelijke positie.

3.1.5 Informatie van derden.

Vanuit de Bijzondere Dienst KMar is een selecte lijst van kentekens vrijgegeven ten aanzien van voertuigen die aandacht behoeven in het kader van terrorisme en nationale veiligheid.

Gebleken is dat onze informatie positie, zowel nationaal als internationaal, thans nog de nodige aandacht verdient. Met de huidige bouw van de informatiehuishouding tussen de Brigade Informatie Knooppunten (BIK), District Informatie & Analyse Knooppunten (DIAK) en het Landelijk Informatie & Analyse Knooppunt (LIAK) is een structurele aanzet gegeven die doorlopende aandacht verdient. Alleen met deze nieuwe wijze van informatie verzamelen en delen is een kwalitatief en wederzijds nationaal bruikbaar informatieproduct te realiseren. Internationaal gezien, zijn ontwikkelingen als Eucaris, Frontex en uitbreiding van liaisons KMar wereldwijd, veelbelovend te noemen in de ontwikkeling naar een internationale informatiehuishouding.

3.1.6 Nationaliteit motorvoertuigkenteken.

Voorafgaand aan de operationele deel van het project @migo is een analyse gemaakt met betrekking tot de betrouwbaarheid van de frequentie van het registreren van voertuigen die de camera's passeerden en het toekennen van de nationaliteit aan de geregistreerde kentekens. Onder andere aan de hand van deze analyse⁴, is in de stuurgroep @migo besloten om de operationele fase project @migo (praktijkproefdagen) uit te voeren.

Bij de grensoverschrijdende voertuigen zijn door de camera's de voertuigkentekens geregistreerd.. De kentekens zijn vervolgens gecontroleerd op een aantal eigenschappen / kenmerken, met als doel om de nationaliteit van de kentekens vast te stellen. Van de in totaal 1.298.060 geregistreerde grenspassages⁵, is bij 961.765 motorvoertuigen (75 %) een land van herkomst vastgesteld. Tijdens het project @migo was het mogelijk om de navolgende nationaliteiten, aan de hand van kentekens, vast te stellen:

- Belgische;
- Duitse;
- Engelse;
- Franse;
- Italiaanse;
- Luxemburgse;
- Nederlandse;
- Poolse;
- Spaanse;
- Tsjechische.

3.1.7 Motorvoertuigcategorie.

Door de camera's zijn van de grensoverschrijdende motorvoertuigen ook de contouren geregistreerd. Van de in totaal 1.298.060 geregistreerde grenspassages, is bij alle motorvoertuigen de categorie van het voertuig vastgesteld. Aan de hand van deze registratie zijn de motorvoertuigen onder te verdelen in drie categorieën, namelijk:

- Categorie 1: Personenauto's;
- Categorie 2: Multi Purpose Vehicle (MPV), Sports Utility Vehicle (SUV) en lichte bedrijfsvoertuigen;
- Categorie 3: Vrachtwagens en autobussen.

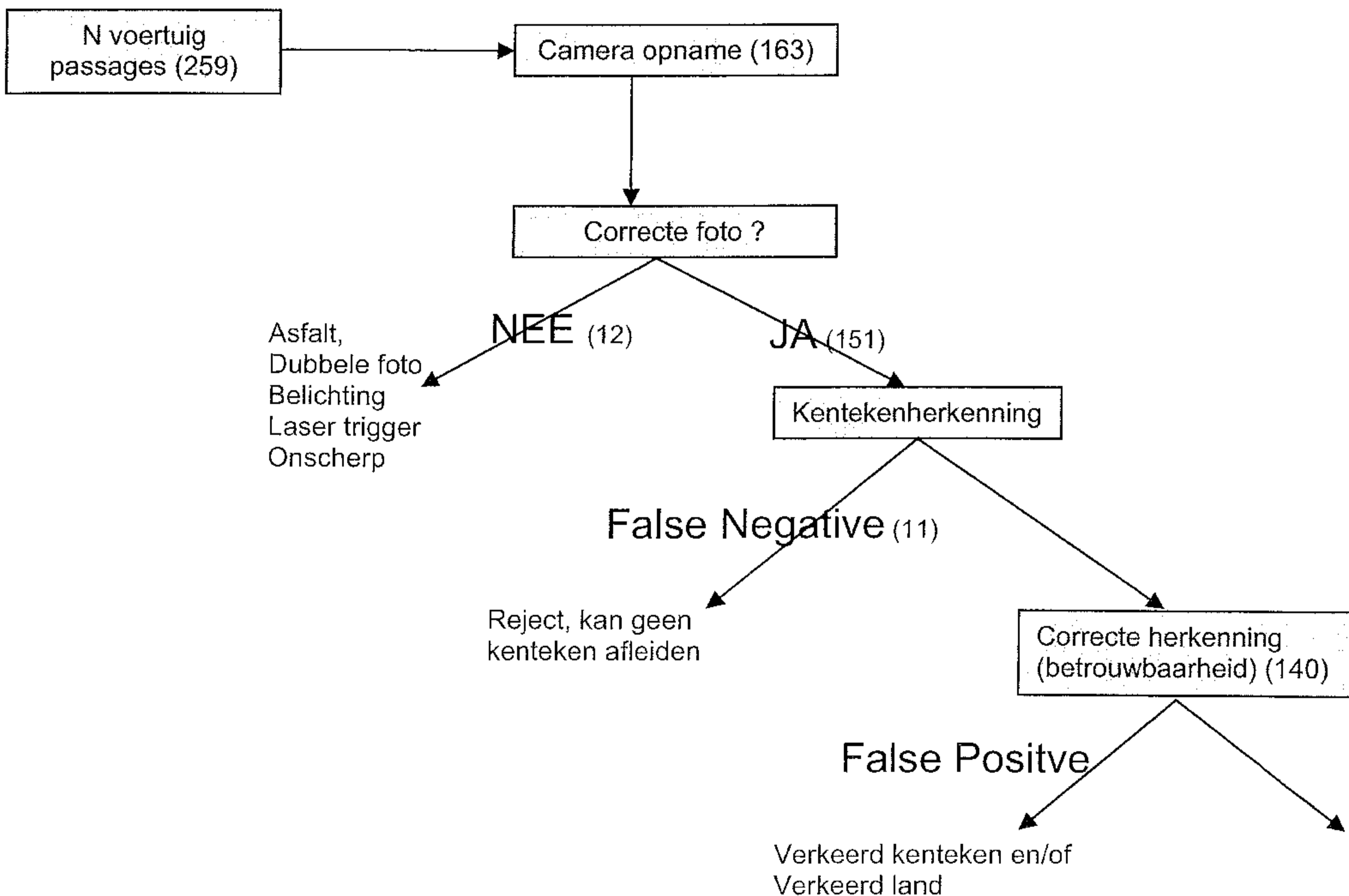
⁴ Zie analyserapport 'tussentijds verslag @migo periode 19 augustus tm 23 augustus 2006', opgemaakt door afdeling A&O/BCR&I/DLBE;

⁵ Categorie 1 en 2 voertuigen die Nederland vanuit België zijn in gereisd.

In verband met problemen rond de vaststelling van categorie 3 voertuigen, is besloten om voorafgaand en gedurende de operationele fase project @migo geen aandacht te besteden aan deze categorie 3 voertuigen. Bij de resultaten van de onderzoeksvragen wordt dan ook alleen gesproken over categorie 1 en 2 voertuigen.

3.1.8 Fysieke passagetelling.

Voorafgaand aan de operationele fase project @migo heeft er op woensdag 23 augustus 2006 een fysieke telling plaatsgevonden van het aantal motorvoertuigen die de camera's op inreis Nederland zijn gepasseerd. Deze telling heeft plaatsgevonden tussen 11:04:00 uur en 11:19:59 uur. De telling had als doel om na te kunnen gaan of het aantal voertuigen dat daadwerkelijk de camera's passeert ook daadwerkelijk door de camera's van het @migo systeem worden geregistreerd. Tijdens de fysieke waarneming zijn 259 motorvoertuigen geteld, die de camera's zijn gepasseerd. De door de camera's geregistreerde voertuigen, konden pas de volgende dag worden bevraagd. Op donderdag 24 augustus 2006 is vastgesteld dat er 163 voertuigpassages (63 %), in bovengenoemde tijdsperiode, door de camera's waren geregistreerd. Van deze 163 geregistreerde voertuigpassages, waren 70 voertuigpassages geassocieerd als categorie I voertuigen en 23 voertuigpassages geassocieerd als blanc⁶. Van deze 23 voertuigpassages waren 12 voertuigpassages juist geassocieerd als blanc en 11 voertuigpassages niet. Uit nadere (foto)controle van deze 11 voertuigpassages is gebleken dat ze allen gewoon als kenteken waren waar te nemen. Hierdoor ontstaat een kenteken betrouwbaarheidsindicatie van 86 procent.



Figuur 5: Betrouwbaarheidsdiagram

⁶ Blancs zijn geregistreerde passages waarbij geen kentekenherkenning heeft kunnen plaatsvinden. Tijdens visuele controle is gebleken dat het inderdaad een voertuigpassage is geweest waarbij kentekenherkenning niet mogelijk was, of dat er sprake was van een andere oorzaak.

3.1.9 Nationaliteit voertuigkenteken en classificaties.

Aan de door de camera's geregistreerde motorvoertuigpassages, zijn diverse classificaties gekoppeld. Het aantal classificaties is verder uitgebreid met behulp van het strategische software programma SPSS.

In figuur 6 worden de classificaties aangegeven die aan elk geregistreerd kenteken zijn gekoppeld.

|  | nationaliteit voertuigkenteken | | | | | | | | | |
|--|--------------------------------|-----------|----------|-----------|--------|-----------|-----------|-------|--------|----------|
| | België | Duitsland | Engeland | Frankrijk | Italië | Luxemburg | Nederland | Polen | Spanje | Tsjechië |
| Classificaties | | | | | | | | | | |
| Datum | | | | | | | | | | |
| Weekdag | | | | | | | | | | |
| Weeknummer | | | | | | | | | | |
| Maand | | | | | | | | | | |
| Jaar | | | | | | | | | | |
| Tijd | | | | | | | | | | |
| Tijdvak | | | | | | | | | | |
| Kenteken | | | | | | | | | | |
| Richting | | | | | | | | | | |
| Merk | | | | | | | | | | |
| Type | | | | | | | | | | |
| Kleur | | | | | | | | | | |
| Postcode | | | | | | | | | | |
| Eigenaar | | | | | | | | | | |
| Categorie | | | | | | | | | | |
| Betrouwbaarheid | | | | | | | | | | |

Figuur 6: Combinatie tabel

Door een combinatie te maken van de nationaliteit(en) van een voertuigkenteken(s) en een daaraan gekoppelde classificatie(s) is het mogelijk om aansturing te geven kunnen op verschillende gebieden. Zo is het mogelijk om:

- Opvallende grenspassagepatronen te ontdekken, die nader onderzocht kunnen worden;
- Efficiënter inzetten van personeel en/of materieel;

Bij (inter)nationale aandachtsvestigingen kan er gekeken worden wanneer deze aandachtsvestiging de meeste aandacht verdient binnen de uitvoering van het MTV.

3.2 Onderzoeksmethode met betrekking tot operationele onderzoeksvragen.

In dit hoofdstuk zijn de onderzoeksmethoden met betrekking tot de operationele onderzoeksvragen in afzonderlijke paragrafen nader uitgewerkt. Hierbij is gebruik gemaakt van de door de camera's geregistreeerde grenspassages in de periode van 1 oktober 2006 tot 1 december 2006.

3.2.1 Onderzoeksmethode 1^o onderzoeksvraag.

Om antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvraag:

Geeft @migo meer inzicht in in- en uitreispatronen van voertuigen?

zijn er overzichten per maand gerealiseerd van voertuigen naar categorie, nationaliteit kenteken en tijdseenheid. Vanuit de grenspassages zijn profielen ontwikkeld die als basis zijn gebruikt voor de operationele sturingsinformatie tijdens de praktijkproef dagen @migo.

Deze overzichten zijn gerealiseerd vanuit de datamining software gekoppeld aan het @migo databestand.

Er is contact geweest met:

- Strategische districtsanalisten binnen de KMar;
- Bureau managementondersteuning brigade KMar Breda;
- Personeel brigade KMar Brabant Zuid, locatie Breda i.h.b. motorrijders MTV (selecteurs);
- Rijkswaterstaat (passage patronen).

Het onderzoekenregister van de brigade Brabant Zuid, locatie Breda is geraadpleegd om te kunnen vaststellen met welke voertuigen in het verleden migratiecriminaliteit en illegale immigratie is gepleegd binnen het domein van de locatie Breda. Door gesprekken met personeel locatie Breda in het bijzonder personeel bureau managementondersteuning is vastgesteld dat er op de locatie autosnelweg A16 geen sprake is van inzicht in trends (qua tijd en dag) ten aanzien van in- en uitreispatronen van voertuigen.

Het beeld van Rijkswaterstaat geeft uitsluitend het aantal voertuigpassages per dag en uur van het etmaal op een vast punt weer (verkeersintensiteit).

3.2.2 Onderzoeksmethode 2^o onderzoeksvraag.

Om antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvraag:

Is het mogelijk om, aan de hand van de geregistreeerde motorvoertuigpassages, een efficiënter en doelmatiger inzet te verwezenlijken van personeel en materieel tijdens het uitvoeren van de MTV taken?

is door de analisten, met behulp van datamining, voor elke praktijkproefdag een operationele analyse gerealiseerd die als uitgangspunt voor de controle diende. Tijdens de operationele briefing, voorafgaand aan de praktijkproefdag, werd deze analyse beargumenteerd en besproken met het personeel belast met de controle.

Vanuit de data grenspassages en met behulp van datamining zijn zoveel als mogelijk overzichten gerealiseerd met betrekking tot specifieke doelgroep voertuigen in de tijd.

Tijdens de praktijkproeven is structureel ingezet op een vast aantal personeelsleden en materieel.

3.2.3 Onderzoeksmethode 3^o onderzoeksvraag.

Om antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvraag:

Geeft @migo meer hits op de doelgroep van het MTV?

zijn vanuit de geregistreeerde data en met behulp van datamining profielen opgesteld die zoveel mogelijk in relatie staan met de beoogde doelgroep van het MTV. Deze profielen zijn enerzijds tot stand gekomen vanuit grenspassagegegevens en anderzijds vanuit andere beschikbare operationele informatiebronnen.

3.2.4 Onderzoeksmethode 4^e onderzoeksvraag.

Om antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvraag:

Wordt het veiligheidsgevoel van selecteurs vergroot door @migo?

zijn verrijkte Nederlandse kentekens geverifieerd in het Landelijk Informatiesysteem (LIST) en het Opsporingsregister (OR). Indien er sprake is van een match tussen de verrijkte gegevens en de gegevens in genoemde registers wordt aanvullende informatie doorgegeven aan de selecteurs. Vanuit deze verrijking is zoveel mogelijk zichtbaar gemaakt wanneer de eigenaar van het voertuig geregistreerd stond als (vuur)wapengevaarlijk. Deze melding moest plaatsvinden via de PDA en vóór de daadwerkelijke staandehouding door de selecteur(s) MTV.

Verder is zoveel als mogelijk geregistreerd wanneer een selecteur MTV niet in staat is geweest het vanuit @migo aangegeven voertuig op een veilige wijze staande te houden en de reden waarom deze staandehouding niet is gerealiseerd. Ook het aantal ongelukken/incidenten van selecteurs wordt zoveel als mogelijk geregistreerd.

Afsluitend aan de praktijkproefdagen @migo zijn interviews gehouden met de selecteurs die tijdens de praktijkproef zijn ingezet als motorrijder selecteur.

3.2.5 Onderzoeksmethode 5^e onderzoeksvraag.

Om antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvraag:

Zijn door ondersteuning van @migo meer of minder dossiers geaccepteerd door het OM en hebben deze dossiers tot een veroordeling of vervolgmaatregel geleid?

Zijn door het activeren van profielen tijdens de praktijkproefdagen aanhoudingen van verdachten gerealiseerd. Bij de opmaak van het dossier ten behoeve van het openbaar ministerie is structureel een proces-verbaal @migo bijgevoegd ten behoeve van het OM. Hiertoe zijn voorafgaand aan de praktijkproef afspraken gemaakt met het OM arrondissement Breda.

3.2.6 Onderzoeksmethode 6^e onderzoeksvraag.

Om antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvraag:

Is de operationele uitvoering van @migo controledagen minder efficiënt verlopen dan vergelijkbare traditionele MTV controles, in relatie tot. infrastructuur en afhandeling?

zijn er interviews gehouden met het personeel brigade Brabant Zuid, locatie Breda.

3.2.7 Onderzoeksmethode 7^e onderzoeksvraag.

Om een antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvraag ;

Is het mogelijk om, aan de hand van vooraf verkregen (inter)nationale operationele informatie, informatie gestuurde (doel, tijd- en plaatsgerichte) controles binnen het MTV te laten plaatsvinden ?,

is er schriftelijk en mondeling contact geweest met:

- Strategische districtsanalisten binnen de KMar;
- Teamleider van het Expertise Centrum Mensensmokkel – Mensenhandel (EMM);
- Frontdesk Europol;
- Bijzondere Dienst KMar.

Daarnaast is ook het onderzoeksregister van de brigade Brabant Zuid, locatie Breda geraadpleegd, om vast te stellen met welke motorvoertuigen er in het verleden illegale immigratie en migratiecriminaliteit heeft plaats gevonden binnen het domein van de brigade Brabant Zuid, locatie Breda.

Aan de hand van bovenverkrege informatie zijn profielen samengesteld, met als doel om middels de cameraregistraties eerder zicht te krijgen op de doelgroep die zich bezighoudt met illegale immigratie dan wel migratiecriminaliteit. Deze profielen hebben tijdens de operationele projectfase doorlopende aandacht gehad en zijn bijgesteld indien dat nodig was.

Niet alle profielen zijn tijdens de praktijkproef geactiveerd. Naar aanleiding van het geregistreerde motorvoertuigkenteken is gekeken of de eigenaar/houder van het kenteken en/of het voertuigkenteken voldeed aan een van de profielen. Bij positief resultaat werd door personeel meldkamer @migo een selectie gemaakt uit die kentekens waarop motorrijders selecteurs vervolgens werden aangestuurd.

