

Polisiëringsbestuurstrategieë in intelligensiegedrewe ingrypings: vragmotorkapings as gevallestudie

Rudolph Zinn

Rudolph Zinn, Departement Polisiepraktyk, Universiteit van Suid-Afrika

Opsomming

Hierdie artikel neem die redes vir die beduidende afname in vragmotorkapings tussen 1998/1999 en 2003/2004 onder die loep. Die sentrale navorsingsvraag is of die polisiëringsbestuurstrategieë van intelligensiegedrewe polisiëringsinisiatiewe effektief was om vragmotorkapings in die tydperk 1998/1999 tot 2003/2004 te bekamp. Die vraag wat hieruit voortvloei, is: Watter polisiëringsbenaderings is destyds gevolg om die getal vragmotorkapings te laat daal, en was dít die rede vir die afname? 'n Verdere besprekingspunt is die konsep *polisiëring*, 'n konsep wat veel breër is as handeling slegs deur die “polisie”. 'n Kwalitatiewe benadering is gevolg en onderhoude is gevoer met voormalige senior polisieoffisiere wat deel was van die inisiatiewe om vragmotorkapings te bekamp. 'n Onderhoud is ook gevoer met 'n senior verteenwoordiger van die vragmotorsekureiteitsbedryf. Die inligting uit die literatuur en onderhoude is aangevul met inligting wat bekom is uit onderhoude met gevonniste vragmotorkapers. Die oogmerk van die artikel is om die waarskynlikste redes vir die daling in die aantal vragmotorkapings en die polisiëringsbenadering te identifiseer sodat dit in die hede opnuut nagevolg kan word. Die aanbevelings wentel om spesialiseenhede in die bekamping van vragmotorkapings, die rol en waarde van vennootskappe, en die gesaghebbende bestuur wat nodig is om intelligensiegedrewe polisiëring suksesvol toe te pas. Hierdie bespreking gee oorweging aan die wetenskaplike beginsels van eietydse polisiëring.

Trefwoorde: gemeenskapspolisiëring; gesaghebbende bestuur; intelligensiegedrewe polisiëring; misdadinligtinganalise; misdadintelligensie; misdadintelligensieanalise; polisiëring; probleemgerigte polisiëring; roof met verswarende omstandighede; vragmotorkapings

Abstract

Policing management strategies in intelligence-driven interventions: truck hijacking as a case study

The research design was determined primarily by the intellectual goal of understanding how the intelligence-driven policing management strategies were effective in combating truck hijacking during the period 1998/1999 to 2003/2004. The central underlying question is how management by intelligence-driven policing management strategies was causal in significantly reducing the number of reported truck hijackings.

The methodology used was based on one-on-one interviews with deliberately selected, knowledgeable former senior officers of the South African Police Service (SAPS) who were responsible for combating crime from 1998/1999 to 2003/2004. In addition, an interview with a senior representative of the private security industry who combats truck hijacking was conducted.

Reported truck hijackings decreased by 85,31% from 1998/1999 to 2003/2004. This significant decrease was unique compared with the rest of the crimes reported by the SAPS in their annual statistics. The truck hijackings reported to the SAPS increased again from 901 to 1 182 cases in 2018/19. This is a percentage point increase of 31,18% (SAPS 2019). Despite the increase since 2003/2004, the number of reported incidents (1 182 cases in 2018/2019) is relatively low (19,27% compared with 1998/1999's figure) compared with the 1998/1999 figure of 6 134 reported cases.

Despite the principle of community policing already applied in the police's new approach, the SAPS was not open to finding a partnership. Marks, Shearing and Wood (2009) believe that the SAPS clung to the notion that they had a monopoly on policing and were therefore unwilling to share the responsibility for security.

The sharp increase in, among others, truck hijackings in the late 1990s forced the SAPS to take extraordinary steps.

In about 1998 the then detective chief, Commissioner Johan de Beer, instructed Martin Naudé, then director (equivalent to the rank of a brigadier) to manage truck hijackings as a special project (De Beer 2018; Schutte 2018). The emphasis was on tactical crime intelligence that could be obtained from crime files and presented as evidence in court.

As the chair of the SAPS's then National Crime Combating Forum (NCCF) Commissioner André Pruis, a deputy national commissioner of police, prioritised truck hijacking in an official instruction at national level. This, according to Schutte (2018), gave the necessary muscle power to the operations of the truck hijacking project. With that, the fight against truck hijacking was officially registered as Operation Road Runner by about 1998/1999 (the project continued until about 2003). Naudé (2018) argues that collaboration between the SAPS provincial offices and a national, holistic approach was the reason for the success of Operation Road Runner. He referred to it as the ability to "sell" the game plan to the provincial commissioners.

The police role players in the forum were included in a project team and instructed to compile and analyse all crime information about the hijackings. From this, the project team was able to draw up a plan of action.

The project team's discussion and analysis of truck hijackings indicated that crime intelligence officers and those investigating truck hijacking cases in various areas and provinces had a great deal of crime intelligence (the offenders) and crime information (incidents) (Schutte 2018).

An analysis of the tactical crime intelligence and information showed that the detectives did not exchange the crime intelligence among themselves and also not with members of crime intelligence, and that information that had already been obtained was recorded incompletely in the dossier (Schutte 2018).

The reluctance of detectives to exchange information with one another and with crime intelligence officers is often mentioned in the literature. Detectives and crime analysts have different views on crime, and sometimes detectives do not communicate with crime analysts about crime problems unless instructed to do so.

The analysis further indicated that numerous truck hijackings are likely to be committed by the same persons and syndicates (Schutte 2018; De Beer 2018). That the same persons repeatedly hijacked cars and trucks over a long period of time is consistent with the answers of sentenced offenders reported in scientific studies in South Africa.

The SAPS and the private security industry started working together in 1998/1999 on Operation Road Runner, and according to all indications this contributed to a reduction in truck hijackings.

The SAPS project team, as part of the collaboration in partnership with the private industry, discussed the crime information and intelligence with the Road Freight Association. The Road Freight Association undertook to counteract the collusion of employees with hijackers through their freight transport companies. Steps were taken by freight companies to vet staff, rotate routes and truck drivers to impede collusion, and to indicate safe or secure overnight or rest locations on long routes (De Beer 2018).

A significant decline in the number of reported cases soon followed (Schutte 2018). This decrease in the 1998/1999 financial year to 2003/2004 amounts to 85,31%.

At the time of Operation Roadrunner, Advocate Jan Henning, then a senior manager at the National Prosecuting Authority, prioritised the prosecution of truck hijacking cases. Cases against truck hijackers were put on the roll as soon as possible. This paved the way for specialist prosecutors (advocates of the High Court) in the prosecution of truck hijackers.

De Beer (2018) is convinced that the multidisciplinary context in which the project team worked provided detectives and prosecutors with the opportunity to tell crime intelligence members to gather information on specific crimes and to search for outstanding evidence. De Beer (2018) believes that this approach should apply in everyday policing as well.

The cooperation of the multidisciplinary project team resulted in conclusive intelligence and even evidence against the hijackers. The decisive factor was the authoritative management powers of Director Naudé (and later Assistant Commissioner Schutte) to join the role players in a multidisciplinary specialist investigation unit and to authorise and coordinate their intelligence-driven actions. Without it, problem-focused and intelligence-driven policing was impossible.

It was realised that many vehicle hijackings were related and that employees and truck hijackers work together. In addition, there was an integrated national truck hijacking database; a network of reporters; proper, continuous recording of all information; coordinated action; proper and regular feedback to the unit; and recognition of successes or contributions (Schutte 2018; De Beer 2018).

Money from the SAPS Intelligence Unit was used to fund covert and overtime activities and resources for the multidisciplinary specialist unit (Naudé 2018).

De Beer (2018) argues that exceptionally high crime rates cannot be countered by conventional police action. Special projects and task teams that work together and have extra resources are needed for this.

The conclusion is that the successful implementation of intelligence-driven policing is to a large extent dependent on authoritative management. Also, partnerships between the police, the prosecuting authority and the private sector are crucial for crime prevention in the long term.

However, it is difficult to determine scientifically whether there is a causal relationship or only a correlation between the establishment of the specialist truck hijacking project led by Director Naudé and Assistant Commissioner Schutte, the significant decline in truck hijackings since 1998/1999, and the increase in truck hijackings after this specialist unit was closed by 2002. There are, however, experts who believe that there is a causal link between intelligence-driven policing and crime change. Milne (2013:13), for example, argues that there was a correlation between a decline in crime and the implementation of intelligence-driven policing and the automated identification of fingerprints in the UK and San Francisco, and between the establishment of a national DNA database in the UK and Wales.

All experts cited in this article agree, to a greater or lesser extent, that there is a causal relationship between the change in the number of truck hijackings and the intervention of the specialist truck hijacking unit. According to them this is not an accidental correlation. The reason is the close relationship between the *implementation* and the *ending*, again, of the specialist project team and the corresponding change in the incidence of truck hijackings. Thus this corresponding decrease and increase are evidence that the change is causal rather than accidental. Further evidence is that this trend in truck hijackings measured over several years showed a significant change after 1998 and after 2004, and that the truck hijacking rate remained constant during the periods outside this time slot. The data indicates that truck hijacking decreased due to the problem-oriented and effective, authoritative management of crime intelligence-driven and coordinated initiatives by all stakeholders.

The reality is that causality in the fight against crime can hardly be determined by quantitative research alone, and that qualitative research must be relied on to a large extent. In this article, the evaluation of the success (or not) of truck hijacking is based mainly on qualitative considerations.

Keywords: authoritative management; community policing; crime information analysis; crime intelligence analysis; crime intelligence; intelligence-led policing; policing; problem-orientated policing; robbery with aggravating circumstances; truck hijacking

1. Inleiding

Die Suid-Afrikaanse samelewing gaan reeds jare gebuk onder geweldsmisdaad. Geweldsmisdade word in die Suid-Afrikaanse Polisie diens (SAPD) se jaarlikse statistiek gedefinieer as kontak- of kontakverwante misdade soos roof en moord, wat teen persone gerig word. Huisinbrake en die diefstal van goedere, daarenteen, word as eiendomsgerigte misdade beskou (SAPD 2019).

Kontak- en kontakverwante misdade verteenwoordig 43,9% van die 2 013 271 misdade wat in die 2018/2019-boekjaar by die SAPD aangemeld is (SAPD 2019). Die kategorie kontakverwante misdade sluit roof met verswarende omstandighede in. Roof met verswarende omstandighede, wat huisroof en die kaping van motorvoertuie en vragmotors insluit, is van die mees gevreesde misdade. Die benamings *huisroof* en *kaping* word gebruik om tussen die tipes roof met verswarende omstandighede te onderskei. Die redes waarom huisroof, motorvoertuig- en vragmotorkapings gevrees word, is die onvoorspelbaarheid daarvan, die geweld wat daarmee gepaardgaan, asook die weerloosheid van die slagoffer (Zinn 2008:16).

Die Suid-Afrikaanse gemeenskap, asook die veiligheidsdienste (insluitende die SAPD, gemeenskapspolisiëringsforums en privaat sekerheidsdienste) slaag nie daarin om hierdie misdade te bekamp nie. Dit blyk uit die beduidende toename in geweldsmisdade die afgelope 10 jaar, naamlik 23,7% (SAPD 2019). Hierdie artikel ondersoek die bekamping van vragmotorkapings in die tydperk 1998/1999 tot 2003/2004.

2. Metodiek

Die navorsingsontwerp is hoofsaaklik bepaal deur die intellektuele mikpunt om te *verstaan* hoe die intelligensiegedrewe polisiëringsbestuurstrategieë effektief was in die bekamping van vragmotorkapings in die tydperk 1998/1999 tot 2003/2004. Die sentrale onderliggende vraag is *hoe* die bestuur deur intelligensiegedrewe polisiëringsbestuurstrategieë oorsaaklik was om die aantal aangemelde vragmotorkapings beduidend te laat afneem. Die bepaling van hoe die intelligensiegedrewe polisiëringsbestuurstrategieë oorsaaklik was en nie slegs die mate van korrelasie tussen die intelligensiegedrewe polisiëringsbestuurstrategieë en die afname van vragmotorkapings nie, was deurslaggewend om 'n kwalitatiewe benadering as voorkeurbenadering vir die studie te vestig. Maxwell (2005:23) veronderstel dat om die prosesse en die meganika van veranderlikes te verstaan eerder as om slegs die verhouding tussen veranderlikes te bepaal, fundamenteel is in 'n realisbeskouing van oorsaaklikheid in kwalitatiewe studies. Die onderskeie senior polisieoffisiere en ander rolspelers se rol in die bekamping van vragmotorkapings in die tydperk onder bespreking was met die aanvang van die studie onbekend aan die navorser.

Gevolgtrek is daar eerste met die voormalige divisiekommissaris van die speurdiens van die SAPD tydens 1998/1999 tot 2003/2004, luitenant-generaal (afgetree) Johan de Beer, 'n onderhoud gevoer. 'n Sneebalsteekproeftrekking is daarna gebruik om die res van die senior polisieoffisiere en 'n senior verteenwoordiger van die privaat sekerheidsbedryf as deelnemers te identifiseer vir die studie. Die studie is uitgevoer ingevolge die etiese klarings CLAW2014/CE06 en P18/2018 wat onder andere klaring aan die skrywer verleen vir navorsing in die gemeenskap om polisiëring te bevorder. Al die deelnemers het vrywillig toegestem tot 'n onderhoud, wat op band opgeneem is. Die deelnemers het ook skriftelik toestemming verleen

dat hulle identiteit in hierdie artikel openbaar mag word. Die literatuur waaroor verslag gedoen word in die studie, is vrylik in die openbare arena beskikbaar.

'n Kwalitatiewe benadering is gevolg om die data te bekom en te ontleed. Die data is ontleed deur die misdaadstatistieke te ontleed en tendense op grond daarvan te bepaal. Daarna is die optredes van die rolspelers omskryf en in kronologiese volgorde geplaas. Polisiëringstemas is só bepaal en vergelyk met die misdaadtendense wat uit die statistieke afgelei is. Die polisiëringstemas, optrede deur die deelnemers en statistieke is met mekaar vergelyk om die interafhanklike korrelasie te bevestig. 'n Induktiewe benadering is gebruik en het tot die gevolgtrekking van oorsaaklikheid gelei.

Die metodologie wat gevolg is, is geskoei op een-tot-een-onderhoude met doelbewus gekose, kundige voormalige senior offisiere van die SAPD wat van 1998/1999 tot 2003/2004 verantwoordelik was vir die bekamping van misdaad. Hierbenewens is 'n onderhoud met 'n senior verteenwoordiger van die privaat sekerheidsbedryf belas met die bekamping van vragmotorkapings gevoer. Die data is verryk met inligting wat bekom is uit onderhoude wat van 2000 tot 2003 en in 2019 en 2020 met gevonniste vragmotorkapers gevoer is (Zinn 2003, 2019, 2020). Hierdie studie is 'n enkelgeval-gevallestudie (Gray 2014:275).

Die sentrale navorsingsvraag is of die polisiëringsbestuurstrategieë van intelligensiegedrewe polisiëringsinisiatiewe effektief was om vragmotorkapings in die tydperk 1998/1999 tot 2003/2004 te bekamp. Die vraag wat hieruit voortvloei, is: Watter polisiëringsbenaderings is destyds gevolg om die getal vragmotorkapings te laat daal, en was dít die rede vir die afname? Die oogmerk is om op die lesse hierin te wys en aan te toon hoe dit in die hede in die bekamping van misdaad toegepas kan word.

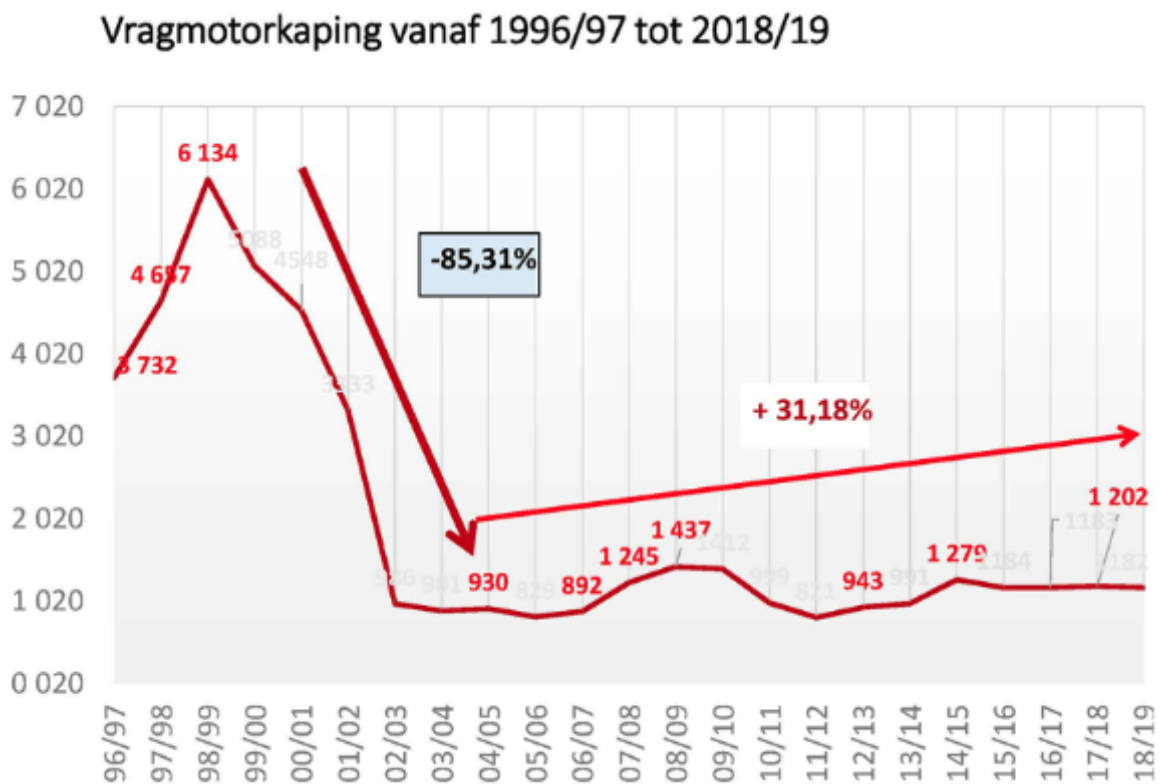
3. Waarom die toespitsing op vragmotorkapings?

Vrag is voorheen meestal per spoor vervoer. As gevolg van die deregulering van die vervoer-sektor en verminderde beleggings in die spoornetwerk het 'n wanbalans tussen spoor- en padvervoer ontstaan (Departement van Omgewingsake 2014:1). In teenstelling met vragvervoer in ontwikkelde lande word goedere oor veral lang afstande in Suid-Afrika oorwegend per pad vervoer (Departement van Omgewingsake 2014:1–2). Volgens Transnet se “freight demand model” is in 2014 bereken dat 643 miljoen ton vrag jaarliks in Suid-Afrika vervoer word. Sowat 87,5% hiervan word per pad en 12,5% per spoor vervoer. Na verwagting sal die tonnemaat per jaar toeneem (Departement van Omgewingsake 2014:24). Die ekonomie is dus afhanklik van die suksesvolle en veilige padvervoer van goedere. Enige ontwrigting van padvervoer hou dus 'n wesenlike bedreiging vir die bruto binnelandse produk (BBP) in (Departement van Omgewingsake 2014:1–27). Die Departemente van Landelike Ontwikkeling en Grondhervorming; en van Beplanning, Monitering en Evaluering (soos dit voorheen bekend gestaan het) benadruk die belangrikheid van 'n “goed onderhoude” nasionale pad- en spoornetwerk vir Suid-Afrika om deel te bly van die globale ekonomie (Departement van Landelike Ontwikkeling en Grondhervorming & Departement van Beplanning, Monitering en Evaluering 2019). Die uitgebreide netwerk van paaie stel uitdagings aan die polisiëring daarvan. Die netwerk van paaie in Suid-Afrika is ongeveer 535 000 km lank. Nagenoeg 168 000 km daarvan loop deur stedelike gebiede en 366 872 km deur niestedelike gebiede (Suid-Afrika 2020).

Die Departement van Omgewingsake het in samewerking met die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), die Wêreld-Natuurfonds (WWF) (Suid-Afrika), die Padvragvereniging, oftewel Road Freight Association (RFA), Transnet, die Departement van Vervoer en ander belanghebbendes in 2014 reeds aanbeveel dat Suid-Afrika van oorwegend padvervoer na oorwegend spoorvervoer oorskakel (Departement van Omgewingsake 2014:41–4). Die herstel van die spoorinfrastruktuur is egter ’n langtermynprojek en die vervoerbedryf sal vir die afsienbare toekoms op padvervoer aangewese wees (U.S. Embassies abroad 2019).

4. Verwikkelinge in die bekamping van vragmotorkapings

Die polisiëring van vragmotorkapings sedert die 1998/1999-boekjaar regverdig nadere ondersoek. Aangemelde vragmotorkapings het van 1998/1999 tot 2003/2004 met 85,31% afgeneem: van 6 134 tot 901 aangemelde sake (Instituut vir Sekerheidstudies [ISS] 2004).



Grafiek 1: Statistiek van vragmotorkapings

Hierdie beduidende afname was uniek vergeleke met die res van die misdade waarvoor die SAPD in hulle jaarlikse statistieke gerapporteer het. Die vragmotorkapings wat by die SAPD aangemeld word, het weer van 901 tot 1 182 sake in 2018/19 toegeneem. Dit is ’n persentasiepunttoename van 31,18% (SAPD 2019). Ondanks die toename sedert 2003/2004 is die aantal aangemelde insidente (1 182 sake in 2018/2019) betreklik laag (19,27% teenoor 1998/1999 se syfer) vergeleke met die 1998/1999-syfer van 6 134.

Die kaping van gewone motorvoertuie het van 1998/1999 tot 2003/2004 met slegs 12,55% afgeneem. Dit het van 15 773 tot 13 793 aangemelde gevalle gedaal (SAPD 2019). Die 16 026 aangemelde gevalle van motorvoertuigkappings in 2018/2019 is 1,6% hoër as 1998/1999 se 15 773 aangemelde gevalle. Die kaping van gewone motorvoertuie toon dus nie dieselfde tendens as vragmotorkappings nie, al word die twee misdade dikwels deur dieselfde oortreders op openbare paaie gepleeg (Zinn 2003:179).

Die beduidende afname in vragmotorkappings tussen 1998/1999 en 2003/2004 en die volgehoue kleiner aantal aangemelde gevalle daarna is dus 'n buitengewone misdaadtendens wat verdere toeligting verg. Dit is moontlik om lesse hieruit te leer met die oog op die effektiewe en volgehoue bekamping van vragmotorkappings en miskien ook ander misdade.

4.1 Die toename in vragmotorkappings sedert 1996

Die toename in vragmotorvervoer het met die agteruitgang van die spoorvervoernetwerk, en ongelukkig ook met 'n toename in vragmotorkappings gepaardgegaan. 'n Ander moontlike bydraende rede vir die toename in vragmotorkappings in Suid-Afrika is die verskynsel dat misdaad in lande wat 'n oorgang of 'n tydperk ná konflik beleef, gewoonlik buitengewoon toeneem (Howarth 2014:262). Sedert 1994 het Suid-Afrika na 'n demokratiese bestel oorgegaan. Navorsers het bevind dat hierdie oorgang vir misdadigers geleentheid gebied het om die leemtes in die nuwe bestel uit te buit. Hierdie leemtes ontstaan as gevolg van veranderings in die samelewing en die instrumente van sosiale beheer (Schönteich en Louw, 2001:5; Wojciech en Plywaczewski 2000:167).

In die oorgangsperiode ná 1994 is misdaadbekamping verwaarloos. Die samesmelting van die voormalige tuislande se polisdienste met die Suid-Afrikaanse Polisie (SAP), en die hervorming daarvan tot die Suid-Afrikaanse Polisie het meer aandag geniet as dag-tot-dag-polisiëring (Burger 2019).¹ Hierdie leemte was langdurig omrede meer klem op die oorgang en politieke stabiliteit gelê is as op effektiewe polisiëring (Burger 2019).

Nog 'n rede vir die toename in misdaad ná 1994 was verouderde polisiëringstegnieke en -metodes. Rauch (2000:1) is van mening dat die SAPD se verouderde polisiëringstegnieke in die begin van die 1990's gedeeltelik toe te skryf is aan die internasionale isolasie van die apartheidsregering.

4.2 Die polisiëring van vragmotorkappings sedert 1996

Polisiëring was in die verlede meestal reaktief en gebaseer op geskiedkundige data (statistiek) wat soms 18 maande oud was. Misdaadinsidente is tot ses maande ná 'n volledige boekjaar deur misdaadontleders verbonde aan die SAPD saamgevoeg en ontleed voordat die statistiek bekend gemaak is. Eers dán het 'n misdaadprobleem vir die publiek aan die lig gekom. Soos genoem, was polisiëring in die verlede reaktief – die polisie het eers nadat misdade aangemeld is, ondersoek ingestel. Moderne polisiëring, daarenteen, is proaktief – polisiëringdienste word daaglik ingelig oor die nuutste misdaadtendense, misdaad word ontleed en voorkomende maatreëls en ondersoeke word ingestel om dit te voorkom of in die kiem te smoor. Sodanige inligtingsgedrewe polisiëring staan ook as intelligensiegedrewe of getuienisgebaseerde polisiëring bekend. Die SAPD rapporteer ongelukkig nie hoe gereeld misdaadintelligensie ten opsigte van vragmotorkappings tans aan speurders beskikbaar gestel word nie. Misdaadintelligensie word egter steeds slegs jaarliks (gewoonlik in September) aan die publiek beskik-

baar gestel, insluitende die privaat polisiëringdienste – met dieselfde nadelige uitwerking as in die verlede.

Daar is heelwat verwarring in die internasionale literatuur oor *misdaadintelligensie*-ontleding enersyds en *misdaadinligting*-ontleding andersyds. In verskeie bronne word glad nie tussen hierdie begrippe onderskei nie. Milne (2013:1–2) maak die meerduidigheid in “forensies” en “intelligensie” af as semantiese verskille. In die laaste tyd word *misdaadintelligensie-ontleding* beskryf as “ontleding met die klem op die misdadiger (persoon)”, en *misdaadinligting-ontleding* as “ontleding met die klem op die misdaad (insident)” (Santos 2017:97–102). Insgelyks is daar ook verskeie benamings vir misdaadintelligensie. Krause (2015:2) meld die verskillende benamings vir misdaadintelligensie en voer aan dat misdaadintelligensie die produk van bevestigde misdaadinligting is.

Alhoewel misdaadinligting en misdaadintelligensie ook voor die 1990’s versamel is, was dit beperk tot spesifieke misdaadvoorvalle wat aangemeld en ondersoek is. Die rede was dat misdaadinligting en -intelligensie met die hand versamel en verwerk moes word. Dit het verander met die koms van rekenaars en sagteware (Milne 2013:9–12). Die Amerikaanse Departement van Justisie en die Amerikaanse Justisiebuuro, in samewerking met die Internasionale Vereniging vir Polisiehoofde, wys in hulle verslag met die titel “Intelligence-led policing: The new intelligence architecture” op die ironie dat alhoewel intelligensie reeds voor 2001 algemeen in die bekamping van misdaad beskikbaar was, polisdienste dit eers ná die terreuraanvalle in Amerika op 11 September 2001 elke dag begin gebruik het (Peterson 2005:vii–viii).

Misdaadinligting- en misdaadintelligensie-ontleding ondersteun intelligensiegedrewe polisiëring, gefokuste polisiëring, “compstat” (*computer statistics of comparative statistics*), probleemgerigte polisiëring, die polisiëring van misdaadbrandpunte (*hotspots*), getuienisgerigte polisiëring (bewys van sukses en oorsaaklikheid wat deur navorsing bevestig word) (*evidence-based policing*) en voorspellende ontledings (*predictive analytics*). Al hierdie polisiëringbenaderings is afhanklik van misdaadinligting en misdaadintelligensie, en ressorteer onder intelligensiegedrewe polisiëring. Die basis van intelligensiegedrewe polisiëring is onlangse misdaadinligting en misdaadintelligensie op grond waarvan optrede beplan kan word. Internasionaal word intelligensiegedrewe polisiëring beskou as ’n eietydse polisiebestuursmodel waarvolgens misdaadintelligensie of misdaadontleding gebruik word om misdaad te laat verminder of te voorkom. Dit behels strategieë wat op die oortreder konsentreer (Santos 2017:435).

Die eerste fase in die ontstaan van intelligensiegedrewe polisiëring was die ontwikkeling van Compstat deur die New York City Police Department in die vroeë 1990’s. Sedertdien vorm dit deel van die DNS² van groot polisdienste (Police Executive Research Forum 2013:vii; Milne 2013:12,19). Compstat is ’n rekenaargebaseerde inligtingstelsel wat polisiehoofde in staat stel om deur middel van misdaadinligtingontleding op hoogte te bly van die nuutste misdaadpatrone in polisiëringgebiede met die oog op voorkomende polisiëring (Police Executive Research Forum 2013:2).

Intelligensiegedrewe polisiëring en inligtingstelsels het sedert die gebruik van Compstat internasionaal posgevat. Navorsing het tot nuwe modelle vir intelligensiegedrewe polisiëring gelei. In die tydperk 2000 tot 2004 het die Verenigde Koninkryk (VK) volgens sy National Intelligence Model (NIM) misdaadintelligensiegedrewe ontledings van misdaadinligting gedoen en probleemgerigte polisiëring aan die hand van statistieke onderneem in ’n poging om

misdaadintelligensiegedrewe polisiëring te bedryf (Milne 2013:12). Probleemgerigte polisiëring is 'n stelselmatige benadering van misdaad deur misdaadprobleme uit te wys, te ontleed en aan te pak, en die polisie se vordering daarmee te evalueer (Santos 2017:438).

Die SAPD het in 1995 begin om intelligensiegedrewe polisiëring te implementeer (Govender 2012:83). Die Suid-Afrikaanse regering en SAPD het in 1996 besef dat nuwe benaderings nodig is om veral geweldsmisdaad en gewapende rooftogte te bekamp. Verskeie inisiatiewe is geloods om dit te verweselik (Burger 2018). Hierdie benaderings is geïmplementeer en met verloop van tyd verfyn. Nuwe inisiatiewe is onder verskillende operasionele benamings van stapel gestuur (Burger 2018). Die SAPD het gesteun op strategieë wat op gefokuste polisiëring aan die hand van misdaadinligting en -intelligensie en hoëvlakbestuursingryping berus (Burger 2018).

Die oorskakeling na nuwe polisiëringmetodes is 'n geleidelike proses en polisiebeamptes het dit, soos dikwels met enige nuwe proses die geval is, teengestaan. Weerstand teen verandering kom betreklik algemeen in polisiedienste wêreldwyd voor. Flood (2004:40) beskryf die aanvanklike teësinnigheid van polisiemagte om inligting in te samel en te ontleed en as intelligensiegedrewe polisiëring toe te pas (en in 2004 – 'n jaartal wat deel vorm van die fokustydperk van hierdie artikel, nog 'n nuwe benadering [eie byvoeging]). Gevolglik was intelligensiegedrewe polisiëring teen 2010 in Suid-Afrika steeds nie ten volle in werking gestel nie (Zinn 2010:121; Mashiloane 2014:231–2).

5. Die belang van gemeenskapspolisiëring

Aanvanklik is polisiëring deur gemeenskappe self behartig, maar geleidelik is persone in die gemeenskappe formeel aangestel (“staatspolisie”) om polisiëring namens gemeenskappe uit te oefen. Die eerste aanstellings van staatspolisie in Engeland was waarskynlik in 1066 (Anon. 2020). In Afrika is polisiëring voor koloniserings ook deur plaaslike gemeenskappe uitgeoefen (Hills 1997:291–308; Chukwuma 2001; Baker 2008:5; Mwale 2017; Nwankwo 2010). (Zanzibar is in 1503 gekoloniseer, en die meerderheid ander lande in Afrika ná die 1800's.) In Suid-Afrika is die Burgher Watch – ook bekend as die Burgher Wardmasters of Wijkmeesters – in ongeveer 1790 ingestel in wat vandag bekend staan as die Suid-Afrikaanse Polisiediens (Lochner 2020:51).

In die laat 1980's het die beskouing dat die gemeenskap vir misdaadvoorkoming van die polisie afhanklik is, begin verander. Volgens die nuwe (hernude) beskouing is die polisie en die gemeenskap vennote in misdaadvoorkoming (Oppler 1996:3). In die verre verlede (wisselend in verskillende wêrelddele soos hier bo bespreek) het vrywilligers immers die wêreld oor polisiëring bedryf, nie die staatspolisie nie (Wakefield en Button 2014:572). “Staatspolisie” in Suid-Afrika is 'n versamelnaam vir die Suid-Afrikaanse Polisiediens, insluitende die Direkoraat vir Prioriteitmisdaadondersoek asook munisipale en metropolisie aangestel kragtens die Wet op die Suid-Afrikaanse Polisiediens, Nr. 68 van 1995. Alhoewel die munisipale en metropolisie ook verantwoordelik is vir misdaadbekamping, beskik hulle nie oor die bevoegdheid om misdaad te ondersoek nie.

Die vernuwende benadering om misdaad in samewerking met die gemeenskap te bekamp is genoodsaak deur die beperkte sukses van die polisie om misdaad op hulle eie te bekamp selfs

met die beskikbare gevorderde tegnologie; die polisie se aandrang op meer hulp; die gemeenskap se aandrang op groter polisie sigbaarheid; kommer oor die gebrek aan objektiwiteit by die polisie tydens ondersoek; en die polisie se vyandige gesindheid teenoor die publiek (Santos 2017:84–5).

Burger (2018) is van mening dat suksesvolle polisiëringsbenaderings dikwels reeds dekades in gebruik is voordat dit deur wetenskaplikes ontleed word. Dit wek verkeerdelik die indruk dat dit nuwe polisiëringsbenaderings is. Edwards (2011:330) noem dat die basiese aspekte van polisiëring, afgesien van die gebruik van tegnologie, die afgelope 200 jaar weinig verander het. In aansluiting hierby het die Verenigde Nasies reeds in 1991 in 'n konvensie oor misdaadvoorkoming en die behandeling van misdaadslagoffers 'n resoluë aanvaar dat die gemeenskap, die openbare sektor, insluitend die polisie, en ander rolspelers hulle kragte moet saamsnoer om die oorsake van misdaad te pak (Verenigde Nasies 1991). Hierdie benadering kom neer op wat vandag as “gemeenskapspolisiëring” bekendstaan.

Gemeenskapspolisiëring word beskryf as 'n vennootskap tussen die polisie en die gemeenskap in die breë om veiligheidsverwante probleme in 'n polisiëring gebied die hoof te bied (Pelser 1999:4; Mashiloane 2014:223; Bezuidenhout 2011:12–3; Santos 2017:66).

Blair (2005), Bratton (2007:1) en die Verenigde Nasies se buro vir dwelms en misdaad (United Nations Office on Drugs and Crime 2013) beklemtoon die belangrikheid van vennootskappe tussen die gemeenskap en polisie in probleemgerigte polisiëring en misdaadvoorkoming. Dit sluit in vennootskappe tussen organisasies, owerhede, gemeenskapsorganisasies, nieregeringsorganisasies, die sakesektor en privaat persone. Randol en Gaffney (2014) wys op die toenemende besef dat die polisie sonder die gemeenskap se bydrae misdaad nie effektief kan beheer nie.

Die SAPD het in die 1990's ook begin om 'n gemeenskapsgeoriënteerde benadering te volg (Rauch 2000:8). Hoewel gemeenskapspolisiëring in 1993 kragtens die Tussentydse Grondwet van die Republiek van Suid-Afrika, Wet 200 van 1993, formeel deel van polisiëring gemaak is, het verskeie faktore die implementering daarvan bemoeilik (Pelser 2000). Die amptelike erkenning van gemeenskapspolisiëring het die weg gebaan vir vennootskappe tussen die polisie en die publiek of belangegroepes, byvoorbeeld organisasies wat die vervoerbedryf verteenwoordig. Die amptelike status wat aan gemeenskapspolisiëring verleen is, het die polisie gedwing om hierdie belangegroepes inspraak in polisiëring en die bekamping van misdaad te gee. Terselfdertyd het dit gemeenskappe bemagtig om aan die bekamping van misdaad deel te neem. Misdaadbekamping was nie meer die verantwoordelikheid of mandaat van alleen die polisie nie. Internasionale ondervinding het geleer dat gemeenskapspolisiëring en gesamentlike optrede teen misdaad slaag mits die polisie die leiding neem en die optrede van alle rolspelers koördineer (Edwards 2011:125).

Gemeenskapspolisiëring word sedert 1998/1999 ingespan om vragmotorkapings in Suid-Afrika te bekamp. Die rol van privaat organisasies en die SAPD in die bekamping van vragmotorkapings word hier onder elk in meer besonderhede belig.

5.1 Die rol van privaat organisasies in die bekamping van vragmotorkapings

Die Padvragvereniging van Suid-Afrika verteenwoordig sy lede se belange in verskeie aangeleenthede, insluitende sekerheid sedert 1975 (Padvragvereniging 2020). Aangesien probleme

met polisiëring ná 1994 toegeneem het, het die privaat sekerheidsbedryf op eie houtjie begin om misdaad te voorkom en te ondersoek, misdaadinligting in te win en tot misdaadintelligensie te verwerk. Hierdie vermoë het in 'n betreklik kort tyd met rasse skrede gegroei. Die privaat sekerheidsbedryf is een van die burgerlike elemente van die konsep *polisiëring*.

Dat polisiëring (wat nie met die funksie van “staatspolisie” verwar moet word nie) ook deur burgerlikes bedryf word, word deur Baker (2008:5) voorgestaan. Hy noem dit “meerkeusepolisiëring”. Dit beteken dat gewone burgers in die daaglikse lewe in ruimtes beweeg wat deur byvoorbeeld sekuriteitswagte beveilig word. Burgers kan dus kies na wie hulle hul vir beskerming wend. Volgens Baker (2008:5) is polisiëring die georganiseerde aktiwiteit van staats- en openbare groepe wat die openbare orde deur misdaadvoorkoming, afskrikking en ondersoek handhaaf. Polisiëring behels dus misdaadbestryding deur enersyds die staat deur middel van 'n polisiediens en andersyds die burgerlike samelewing deur middel van privaat sekerheidsdienste. Dit kom neer op 'n oorvleueling van dienste deur verskillende diensverskaffers (Baker 2008:27). Die stig en bedryf van privaat sekerheidsdienste moet beskou word as die pogings van individue, gemeenskappe en organisasies of maatskappye om misdaad te bestry.

Met die term *sekerheidsbedryf* word in die omgang gewoonlik slegs privaat sekerheidsmaatskappye bedoel. Berg (2007) wys daarop dat Suid-Afrika wat die omvang en invloed daarvan betref oor een van die snels groeiende privaat sekerheidsbedrywe ter wêreld beskik. Volgens Van Graan (2016) het die Suid-Afrikaanse privaat sekerheidsbedryf in 2016 uit 440 000 geregistreerde sekuriteitsbeamptes en 9 000 sekerheidsbesighede bestaan. In die Private Security Industry Regulatory Authority (PSIRA) se 2018/2019-jaarverslag rapporteer dié reguleringliggaam dat 534 289 sekerheidsbeamptes in Suid Afrika in diens was in die betrokke rapporteringsjaar (PSIRA 2019). Die gevolg is dat Suid-Afrika vandag oor 'n uitgebreide, gevorderde privaat polisiëringsbedryf beskik (De Beer 2018).³

Spesialisering kom in die sekerheidsbedryf voor. Sommige privaat maatskappye spesialiseer in die ondersoek van misdaad of ander insidente. Hierdie afdeling van die privaat polisiëringsbedryf noem hulleself “forensiese ondersoekers” (Benson, Jones, Horne 2015:5). Dit is om hulle van sekuriteitsdienste deur wagte in uniform te onderskei, en om hulle van die slegte naam wat privaat speurders of onbekwame speurders in die SAPD het, te distansieer. Die privaat polisiëringsbedryf word egter deur dieselfde wetgewing, naamlik die Private Security Industry Regulation Act, Nr. 56 van 2001, gereguleer.

Ofskoon die privaat polisiëringsbedryf in Suid-Afrika op intelligensiegedrewe polisiëring aangewese is, word die term *intelligensie* nie in die bedryf gebruik nie. Die rede is dat die Direkoraat vir Spesiale Ondersoeke (die Skerpioene) afgeskaf is omdat die Skerpioene die wet na bewering sou oortree het deur “intelligensie” in te samel (Kanyegirire 2008). Hiermee is die indruk gewek dat “intelligensie” data oor vyande in die spioenasiewêreld is wat op 'n onreëlmatige of omstrede wyse bekom is. Internasionaal heers die wanopvatting ook soms dat *intelligensie* na geheime inligting oor vyande in militêre intelligensie verwys (Santos 2017:4). Weens die misvatting dat die insameling van intelligensie die alleenmandaat van sekere staatsdepartemente is, is die gebruik van hierdie term in die privaat sekerheidsbedryf nie gewens nie. Die misplaaste veroordeling van die Skerpioene het die gebruik van die term *intelligensie* in Suid-Afrika 'n polities sensitiewe woord gemaak. Gevolglik word dit in die privaat sekerheidsbedryf eerder *inligting* genoem.

In werklikheid is misdaadintelligensie die wetenskaplike ontleding van misdaadinligting om polisiëring te ondersteun (Santos 2017:34–5). Die internasionale opvatting is dat misdaadintelligensie ontledings is wat op misdadigers konsentreer, en nie op misdaad in die algemeen nie. Daarby is dit ook nie op militêre intelligensie gerig nie (Santos 2017:4).

5.2 Spesialisering in die bekamping van vragmotorkapings

Sekuriteit in die internasionale vervoerbedryf word gekenmerk deur spesialissekuriteitsdienste en diensverskaffers, gevorderde tegnologie en voortdurende vernuwing (Burns 2016:231–71). Die vragmotorvervoerbedryf in Suid-Afrika het 'n gespesialiseerde privaat sekerheidsbedryf met forensiese ondersoekers tot stand gebring om 'n spesialisdiens aan die vervoerbedryf te lewer. Hierdie sekerheids- en forensiese vermoë bestaan onder andere uit forensiese personeel verbonde aan vervoermaatskappye, privaat maatskappye wat spesialiseer in die lewering van sekerheidsdienste aan die vervoerbedryf, asook organisasies waaraan die forensiese ondersoekers en privaat sekerheidsmaatskappye behoort. Onder hierdie oorkoepelende organisasies tel die Transported Asset Protection Association (TAPA) (<https://www.tapa-global.org>), die National Road Transport Associations (NRTAs) (<http://www.fesarta.com/page/national-road-transport-associations-nrtas>) en die Padvervoervereniging (RFA) (<http://www.rfa.co.za/RFA/index.php/en>). Hulle bevorder die belange van die bedryf, reël kongresse, stel minimum operasionele standaarde en internasionale netwerke daar, bied lidmaatskap aan, en verskaf geakkrediteerde opleiding. Hierdie organisasies het ten doel om die vervoerbedryf asook die vervoersekerheidsdienste te professionaliseer en aan standaarde te laat voldoen.

Hierdie sekerheids- en forensiese vermoë het ná die skerp toename in vragmotorkapings in die begin van die 1990's momentum gekry. Die vervoerbedryf was bereid om die nodige vermoë te skep, uit te brei en, belangriker nog, te finansier (Du Venage 2018). Die verskerpte privaat polisiëring het swaar gesteun op samewerkingsvennootskappe tussen vervoermaatskappye en die SAPD. Alle privaat polisiëringsinisiatiewe sedert 1998/1999 berus hoofsaaklik op intelligensiegedrewe polisiëring. Dit is danksy die volgende: 'n behoorlike databasis van vragmotorkapinginsidente; 'n wetenskaplike ontleding van vragmotorkapers, vragmotorkapinginsidente en risikofaktore; die bestuur van probleemgerigte polisiëring; die aantoon van vragmotorkapingbrandpunte; voorkomende, oftewel proaktiewe metodes en afskrikking (byvoorbeeld die gebruik van tegnologie om die roete van 'n vragmotor te monitor – enige afwyking van die roete of roetine kan op 'n kaping of 'n sameswering van personeel tot 'n kaping dui); en navorsing om die dinamika van vragmotorkapings beter te verstaan.

In navorsing oor vragmotor- en ander motorvoertuigkapings wat in 2003 vrygestel is, en waarin die modus operandi van vragmotorkapers ontleed is, is bevind dat werknemers kapers dikwels ingelig het oor die roetes wat gevolg en die vrag wat vervoer sou word (Zinn 2003:240, 441). Alhoewel die verslag eers in 2003 gepubliseer is, is die bevindings reeds sedert 2000 met die onderskeie rolspelers en die SAPD bespreek. Hierdie bevestigde inligting het die privaat forensiese rolspelers in staat gestel om integriteitmetingsinstrumente te gebruik om hierdie medepligtiges grotendeels uit te skakel.

Die misdaadinligting- en misdaadintelligensievermoë van die sekerheids- en forensiese rolspelers is aangevul deur die byhou van akkurate databasisse en intelligensieprodukte soos sagtewarepakette wat die ontleding van databasisse optimaliseer. Een voorbeeld is die produkte van Online Intelligence, 'n Suid-Afrikaanse maatskappy wat in 2001 tot stand gekom het en oor die hele Afrika-kontinent takke het (<http://www.onlineintelligence.co.za>).

Die privaat forensiese ondersoekers het 'n gevorderde ondersoekvermoë ontwikkel deur meestal oudspeurders van die SAPD te werf. Hulle kon ondanks die wetlike beperkinge wat privaat persone opgelê word, in samewerking met die SAPD gevorderde ondersoeke doen. Hieruit het 'n bedryf voortgespruit wat tegnologies gevorderde toerusting vervaardig soos dié wat speurders internasionaal gebruik. Misdaadtonele kan met geoutomatiseerde 360°-kartering geprosesseer word om latente bewyse op te spoor. Danksy die nuutste verpakkingsmateriaal kan bewysstukke na behore verpak, verseël en geëtiketteer word om dit teen kontaminasie te beskerm. Die besitskontinuiteit kan sodoende getrou gehandhaaf word ter voldoening aan die toelaatbaarheidsvereistes vir bewysstukke vir 'n hofsak. Voorbeelde van hierdie produkte is The Ethemba Forensic (<https://www.ethemba.co.za/products>), OCC | Plasto-Sac SA (<https://occsa.co.za/plastics/site/about>) en Mega Fortris (<https://www.megafortris.co.za/about-us/overview>). Die tegnologie van die privaat sekerheidsbedryf bly ook in pas met die nuutste tegnologiese vooruitgang en verandering in die *modus operandi* van vragmotorkapers. Voorbeelde van die nuutste tegnologie en vermoë van die privaat sekerheidsbedryf is die produkte en dienste van Pulsit Electronics (<https://www.pulsit.co.za>), die helikopters van die Bidvest Protea Coin Sekerheidsgroep wat toegerus is met die nuutste observasietoerusting, en hommels wat oor groot afstande kan vlieg. Die observasietoerusting en hommels maak dit moontlik om misdaadtonele of die beweging van verdagtes onopsigtelik te observeer, of om hoëresolusiefoto's tydens observasie te neem (<https://www.proteacoin.co.za/services/airwing-drones>). Volgens Du Venage (2018), die voorsitter⁴ van die Transported Asset Protection Association-werkgroep in Suid Afrika, is die belangrikste redes vir die relatiewe beheer oor vragmotorkapings die tegnologie wat die privaat sekerheidsbedryf inspan, die kundigheid van die bedryf in misdaadvoorkoming, en die snelle reaksie van sekerheidseenhede ná 'n vragmotorkaping.

Alhoewel die vragvervoerbedryf reeds vanaf die 1990's oor van hierdie sekerheids- en forensiese kapasiteit beskik het, was die bedryf aanvanklik betreklik klein. Bowendien was die SAPD nie vir 'n vennootskap te vinde nie, ten spyte daarvan dat die beginsel van gemeenskaps-polisiëring reeds in die polisie se nuwe benadering gegeld het. (Gemeenskapspolisiëring is trouens deur die Tussentydse Grondwet van die Republiek van Suid-Afrika, Nr. 200 van 1993, voorgeskryf.) Marks, Shearing en Wood (2009) is van mening dat die SAPD aan die gedagte vasgeklou het dat hulle 'n monopolie oor polisiëring het en daarom onwillig was om die verantwoordelikheid vir veiligheid te deel. Aangesien misdaadvoorkoming deur slegs die privaat sekerheidsbedryf nie op lang termyn effektief was nie, het die privaat sekerheidsbedryf alleen nie 'n genoegsame en blywende voorkomingsuitwerking op vragmotorkapings gehad nie (voor 1998/1999). Die grootste oorsaak van die mislukking was die gebrek aan die polisie se magte in die bekamping en ondersoek van misdade wat deur die privaat sekerheidsbedryf onderneem is. Die privaat sekerheids-/forensiese bedryf kon nie verdagtes in hegtenis neem en/of ondervra nie (benewens die beperkte magte wat 'n privaat individu het om iemand in hegtenis te neem). Hulle was nie by magte om persele vir bewysstukke of gesteelde vrag te deursoek nie, en hulle het ook geen aandeel in die vervolging van verdagtes gehad nie. Slegs aan polisiebeamptes verleen die wet uitgebreide magte vir inhegtenisname met en sonder 'n lasbrief, deursoeking, aanhouding en ondervraging. Dat privaat sekerheidsdienste met polisiëring help, verminder nie die staat en polisie se pligte ten opsigte van inhegtenisname, aanhouding, ondersoeke en vervolging nie (Baker 2008:183).

Schutte⁵ (2018) voer aan dat misdaadintelligensie selfs in die polisie meestal oneffektief is as daar nie 'n (speur)eenheid is wat op misdaadintelligensie reageer en inhegtenisnemings uitvoer en vervolging moontlik maak nie. Die gevonniste kapers met wie onderhoude tussen 2000 en

2003 en daarna weer in 2019 en 2020 gevoer is, het te kenne gegee dat misdaadvoorkoming, inhegtenisname of dissiplinêre stappe weens medepligtigheid aan vragmotorkapings vir hulle min of geen afskrikwaarde het nie (Zinn 2003, 2019, 2020). Hulle het laat blyk dat slegs inhegtenisname gevolg deur skuldigbevindings en langtermynvonnisse afskrikwaarde het (Zinn 2003:396; Zinn 2020:veldnotas). Dit kom daarop neer dat die polisie, en veral speurders, onontbeerlik in misdaadbekamping is.

Die SAPD en die privaat sekerheidsbedryf het egter sedert 1998/1999 begin saamwerk, en volgens alle aanduidings het dit tot 'n langtermyn afname in vragmotorkapings bygedra.

6. Die rol van die Suid-Afrikaanse Polisie diens in die bekamping van vragmotorkapings

Met die promulgering van die Wet op die Suid-Afrikaanse Polisie diens, Nr. 68 van 1995, en die totstandkoming van die SAPD op 4 Oktober 1995, het die polisie se speur diens oor 'n spesialiseerheid vir kapings en ander voertuigverwante misdade beskik (Burger 2015:5). In 2000 was daar drie SAPD-spesialismotorkapingsondersoek eenhede (Burger 2015:7). Die SAPD het terselfdertyd oor 'n misdaadintelligensie-eenheid beskik wat veronderstel was om intelligensie oor vragmotorkapings te versamel.

In 'n onderhoud het afgetrede generaal-majoor Sharon Schutte (2018) uitgewei oor die rol en waarde van spesialiseer eenhede asook die geskiedenis van die spesialisvragmotorkapingseenheid van die SAPD wat deel was van die motorkapingsondersoek eenheid. Die onderhoud met Schutte was rigtinggewend; dit het die onderskeie deelnemers aan die studie help bepaal en het gestalte gegee aan die kronologiese volgorde van optrede deur die SAPD onder bespreking in die artikel.

Die skerp toename in onder andere vragmotorkapings in die laat 1990's het die SAPD genoop om buitengewone stappe te doen.

Die destydse speurhoof, kommissaris Johan de Beer, het in ongeveer 1998 aan Martin Naudé,⁶ destyds direkteur (gelykstaande aan die rang van 'n brigadier) opdrag gegee om vragmotorkapings as 'n spesiale projek te bestuur (De Beer 2018; Schutte 2018). Die projek is uit 'n spesialiseer eenheidperspektief benader. Die klem was op taktiese misdaadintelligensie wat uit misdaaddossiere bekom kon word en as getuie in 'n hof aangebied kon word. Dit is nie uit die oogpunt van misdaadintelligensie-eenhede wat op koverte (geheime) en overte optredes en slegs inligting gerig was, benader nie (Schutte 2018).

Naudé het hom onderskei as 'n strateeg wat met 'n skerp ontleding van misdaadinligting, nuttige misdaadintelligensie en praktiese optrede skitterend leiding gegee het (Schutte 2018). Ten tye van die stigting van die spesiale projek was Schutte 'n meer junior lid van die SAPD as Naudé en het sy onder sy bevel gedien in die vragmotorkapingprojek. Schutte het op 1 Maart 2002 met haar bevordering tot die rang van assistentkommissaris (gelykstaande aan die rang van 'n generaal-majoor) die hoof geword van die Ernstige Gewelddismisdaadeenheid. Naudé het gevolglik as direkteur aan haar gerapporteer. Hy het aangebly as bevelhebber van die vragmotorkapingsprojek en onder die toesig van Schutte die bestuur van die projekspan se operasionele aksies behartig (Schutte 2018).

In opdrag van Naudé is al die provinsiale verteenwoordigers van die speurders wat vragmotorkapings ondersoek het, saamgeroep. 'n Vragmotorkapingsforum is met die oog op onderlinge raadpleging op nasionale vlak geskep. Indien 'n speurder 'n groot aantal vragmotorkapingsdossiere ondersoek het, is hy of sy van tyd tot tyd vir die vragmotorkapingsforum gekoöpteer. Lede van die SAPD-misdaadintelligensie-eenheid is ook vir die vragmotorkapingsforum aangewys.

Uit 'n ontleding van die taktiese misdaadintelligensie en -inligting blyk dit volgens Schutte 2018 dat:

- die speurders oor aansienlik meer misdaadintelligensie beskik het as wat in die dossiere aangeteken is, maar dat dit nie noodwendig op inhegtenisnames uitgeloop het nie
- die speurders nie die misdaadintelligensie (“korporatiewe kennis”) waarvoor hulle beskik het, onderling uitgeruil het nie (ook genoem as rede deur De Beer 2018)
- speurders die sake wat hulle ondersoek het, self wou oplos; daarom het hulle inligting “teen die bors gehou”
- speurders self deurbrake wou maak en die erkenning daarvoor wou kry (“wou nie dat iemand hulle *jam* steel nie”)
- inligting wat reeds oor die misdaad bekom is, onvolledig in die dossier aangeteken is (die byhou van 'n ondersoekdagboek in die dossier word deur die SAPD vereis; die rede vir die gebrekkige boekstaving was die laksheid van speurders om fyn besonderhede aan te teken soos wat 'n ondersoek vorder).

Die onwilligheid van speurders om inligting met mekaar en met misdaadintelligensiebeamptes uit te ruil word dikwels in die literatuur genoem (Eterno en Roberson 2015:14; Gehl en Plecas 2019; Derencinovic en Getos, 2007:79–112). Speurders en misdaadontleders huldig verskillende sienings oor misdaad, en soms kommunikeer speurders nie met misdaadontleders oor misdaadprobleme nie tensy hulle beveel word om dit te doen (Milne 2013:15–6). Daar is ook 'n persepsie dat beamptes mekaar se inligting gebruik om inhegtenisnames uit te voer en ten onregte die eer daarvoor te kry (De Beer 2018). Du Venage (2018) wys daarop dat talle Suid-Afrikaanse maatskappye wat misdaadinligting oor vragmotorkapings insamel, dit ongelukkig ook nie met mekaar of die polisie deel nie, en dat dit nie die gesindheid van TAPA se lede in Europa is nie.

Alhoewel spesialis-motorvoertuigkapingondersoekseenhede bestaan het, was hulle oor verskillende provinsies verspreid. Daarom dat hulle grotendeels in afsondering van mekaar gefunksioneer het. Op die nasionale vragmotorkapingforum het geblyk dat provinsiale belange voorkeur geniet het (Schutte 2018; Naudé 2018; De Beer 2018). Die provinsiale kommissaris was van oordeel dat hulle ingevolge die Grondwet en volgens 'n “federale benadering” aangestel is en gevolglik net na hulle eie provinsies se polisiëringsbehoefte moet sien. Bowendien het hulle in die waan verkeer dat hulle volgens die federale benadering outonomie geniet (Schutte 2018). Hieruit kan afgelei word dat die provinsiale kommissaris geglo het dat vragmotorkapings in 'n ander provinsie of oor provinsiale grense heen hulle nie aangegaan het nie. Dit was “hoofkantoor se probleem”. Hulle het eerder aandag gegee aan die misdade in hulle eie provinsies “wat hulle sleg kon laat lyk” (Schutte 2018). Die opvatting dat op slegs sekere plaaslike prioriteitsmisdade konsentreer moet word (omdat dit in die plaaslike bestuur se belang is), hou gewoonlik negatiewe gevolge vir misdaadbekamping in (Milne 2013:7). De Beer (2018) beweer dat daar bo en behalwe die klem op plaaslike belange ook wedywing tussen die SAPD se speurdiens en die misdaadintelligensie-eenheid geheers het. Dit het tot

minder samewerking gelei. Die bietjie misdaadinligting wat aangeteken is, was nie gesentraliseer nie, en min kon dit dus gebruik. Gevolglik is min aandag aan vragmotorkapings geskenk, en is min planne gemaak en hulpbronne ontwikkel om die probleem aan te pak.

Du Venage (2018) wys daarop dat misdadigers eenvoudig hulle bedrywighede na 'n ander provinsie of gebied verskuif as provinsiale misdaadintelligensie of 'n taakspan die wêreld vir hulle warm maak. Dit stem ooreen met die rasonelekeuse teorie waarvolgens misdadigers op grond van hulle beoordeling van die verwagte risiko's en opbrengs besluit om 'n misdaad te pleeg of nie (Santos 2017:43).

Hierdie opvatting van provinsiale kommissaris het tot gevolg gehad dat 'n hoër gesag vragmotorkapings tot 'n prioriteitsmisdaad moes verklaar en sodoende samewerking in die bekamping daarvan moes bewerkstellig (De Beer 2018; Schutte 2018). Naudé (2020) wys daarop dat die “onafhanklikheid” tussen provinsies “afgebreek” moes word om samewerking te bewerkstellig. Kommissaris⁷ André Pruis, 'n adjunk- nasionale kommissaris van die polisie, het as voorsitter van die SAPD se destydse Nasionale Misdaadbekampingsforum (National Crime Combating Forum) (NCCF) in 'n amptelike instruksie op nasionale vlak prioriteit aan vragmotorkapings verleen. Dit het volgens Schutte (2018) die nodige spierkrag aan die werksaamhede van die vragmotorkapingsprojek gegee. Pruis se toetrede en bestuurstyl het ruimte verleen vir kreatiwiteit in die polisiebeamptes se benadering om vragmotorkapings te bekamp (Naudé 2020). Daarmee is die bekamping van vragmotorkapings amptelik as Operation Road Runner teen ongeveer 1998/1999 geregistreer (die projek het tot ongeveer 2003 voortbestaan). Naudé (2018) voer aan dat samewerking tussen die SAPD se provinsiale kantore en 'n nasionale, holistiese benadering die rede vir die welslae van Operation Road Runner en 'n soortgelyke projek (Operation Greed) vir transitorooftogte was. Hy verwys daarna as die vermoë om die “game plan” aan die provinsiale kommissaris te kon “verkoop”.

Die poliserolspelers in die forum is in 'n projekspan opgeneem en gelas om alle misdaadinligting oor die kapings saam te voeg en te ontleed. Hieruit kon die projekspan 'n plan van aksie opstel.

Die projekspan se bespreking en ontleding van die vragmotorkapings het aangedui dat misdaadintelligensiebeamptes en diegene wat vragmotorkapingsake in verskillende gebiede ondersoek het, oor heelwat misdaadintelligensie (oor die oortreders) en misdaadinligting (oor insidente) beskik het (Schutte 2018).

Die ontleding het voorts aangetoon dat tallose vragmotorkapings waarskynlik deur dieselfde persone en sindikate gepleeg word (Schutte 2018; De Beer 2018). Dat dieselfde persone herhaaldelik oor 'n lang tyd motors en vragmotors gekoop het, strook met die antwoorde van gevonniste oortreders wat in studies gerapporteer is. In twee studies in Suid-Afrika het motorvoertuig- en vragmotorkapers verklaar dat hulle gemiddeld vyf jaar lank misdadigers was en gemiddeld 105 misdade gepleeg het toe hulle die eerste keer in hegtenis geneem is (Zinn 2003:380–1; Zinn 2020, veldnotas). Dit het verskeie misdade, maar ook vragmotorkapings ingesluit.

Schutte (2018), Naudé (2018) en Burger (2018) beklemtoon dat die welslae in die bekamping van vragmotorkapings, transito- en bankrowe nie noodwendig met nuwe polisiëringstrategieë behaal is nie. Dit kan eerder daaraan toegeskryf word dat 'n doelgerigte plan opgestel en geïmplementeer is, dat die proses na behore bestuur is en dat hulpbronne op 'n behoorlik

gedefinieerde misdaadprobleem toegespits was. Die oorskakeling na misdaadintelligensie-gedrewe polisiëring vereis gewoonlik nie 'n ingewikkelde bedryfstelsel of onderneming (*enterprise*) nie (Milne 2013:184).

Die SAPD se projekspan het ook met die Padvragvereniging misdaadinligting en -intelligensie bespreek. Die Padvragvereniging het onderneem om deur hulle vragvervoermaatskappylede veral die samespanning van werknemers met kapers teen te werk. Stappe is ook deur vragvervoermaatskappye gedoen om personeel te keur, roetes en vragmotorbestuurders te roteer om samespanning te belemmer, en om veilige of beveiligde oornag- of rusplekke op lang roetes aan te dui (De Beer 2018). Gevonniste vragmotorkapers het die risiko as vragmotorbestuurders oornag parkeer of langs die pad passasiers oplaai, bevestig (Zinn 2003:177).

Die hoëvlaksamewerking tussen die SAPD (direkteur Naudé en assistentkommissaris Schutte) en die Padvragvereniging het die waarde van gemeenskapspolisiëring onderstreep. Dit het egter gevolg eers nadat gesaghebbende bestuursbevoegdheids daaraan verleen is. 'n Vereiste van intelligensiegedrewe polisiëring is gereelde (as dit nodig is, selfs daaglikse) vergaderings wat deur alle rolspelers bygewoon word. Volgens Milne (2013:59–60) bly alle rolspelers sodoende op die hoogte van die nuutste misdaadintelligensie en kan hulle uit hulle onderskeie spesialisgebiede insette gee om die misdaadintelligensie so effektief moontlik te laat werk. Naudé en Schutte het hierdie benadering van gereelde vergaderings met die projekspan toegepas (Schutte 2018). Praktiese polisiëringsplanne wat deur die projekspan en die privaat sekerheidsbedryf ontwerp en geïmplementeer is, het tot die suksesvolle polisiëring van vragmotorkapings gelei. Daar was 'n skerp afname in die aantal gerapporteerde sake (Schutte 2018). Hierdie afname in die 1998/1999-boekjaar tot 2003/2004 beloop 85,31%; met ander woorde, van 6 134 tot 901 aangemelde sake (ISS 2004).

'n Verdere vereiste vir die suksesvolle bekamping van vragmotorkapings was die Nasionale Vervolgingsgesag (NVG) se aanwysing van senior staatsadvokate om leiding aan die ondersoekbeamptes te gee (Naudé 2018). Advokaat Jan Henning, indertyd 'n senior bestuurder by die NVG, het die vervolging van vragmotorkapingsake laat prioriteer. Sake teen vragmotorkapers is vroeër op die rol geplaas. Dit het die weg gebaan vir spesialis-aanklaers (advokate van die Hoër Hof) in die vervolging van vragmotorkapers. Hierdie advokate, en by name advokaat Andrea Johnson, het in die vervolging van vragmotorkapers gespesialiseer. Advokaat Johnson het ook leiding gegee in ondersoeke ná aanklagte van georganiseerde misdaad teen die vragmotorkapers, en in hoe sodanige aanklagte vir die verhoor bygevoeg moet word (Naudé 2018). De Beer (2018) is oortuig dat die multidissiplinêre konteks waarin die projekspan saamgewerk het, aan die speurders en aanklaers die geleentheid gebied het om die lede van misdaadintelligensie aan te sê om inligting oor spesifieke misdade te versamel en na uitstaande getuïenis te help soek. De Beer (2018) is van mening dat hierdie werkwyse ook in alledaagse polisiëring behoort te geld.

Die SAPD-projekspanlede het opdrag gekry om direk aan direkteur Naudé verslag te doen. Die vragmotorkapingprojekspan het op 'n gereelde basis werkwinkels en vergaderings gehou wat samewerking tussen die rolspelers bevorder het. Volgens Naudé (2020) het Godfrey Lebeya, die huidige hoof van die Valke, met die rang van luitenant-generaal, destyds deel gevorm van die projekspan en baie daartoe bygedra om samewerking tussen die rolspelers te bevorder. Die samewerking deur die multidissiplinêre projekspan het daarop uitgeloop dat afdoende intelligensie en selfs getuïenis teen die kapers bekom kon word. Die deurslaggewende faktor was die gesaghebbende bestuursmagte wat nasionaal bindend was van direkteur Naudé (en

later assistentkommissaris Schutte) (wat adjunk-nasionale kommissaris Pruis aan hulle oorgedra het) om die rolspelers in 'n multidissiplinêre spesialisondersoekende eenheid saam te snoer en hulle intelligensiegedrewe optrede te magtig en te koördineer. Daarsonder was probleemgerigte en intelligensiegedrewe polisiëring onmoontlik.

Die rolspelers wat reeds oor misdaadinligting, misdaadintelligensie of getuie beskik het, het niks gedoen nie, omdat betreklik junior en operasionele beamptes nie oor die bevoegdheid beskik het om probleemgerigte polisiëring in 'n uitgestrekte gebied met etlike polisiëringswyke (*precincts*) toe te pas nie. Hierdie beamptes het nie die bevoegdheid gehad om die grootskaalse polisieoptredes te beplan en uit te voer nie. Veral het hulle nie die gesag gehad om gemeenskappe of privaat organisasies by gesamentlike optredes te betrek nie. Die betreklik junior polisiebeamptes het ook nie oor die bevoegdheid beskik om die NVG by die vragmotor-kapingsondersoeke te betrek nie. Junior en middelvlakbestuurders wat nie na behore opgelei is nie, en nie met die nodige gesag beklee is nie, is 'n probleem wat ook in ander polisdienste voorkom (Edwards 2011:304–7).

Die speurders, speurtakke, spesialisvragmotorkapingsseenhede, provinsiale kantore en die SAPD-misdaadintelligensie-eenhede het ook nie as 'n eenheid saamgewerk nie. Daarby het die senior provinsiale bestuur nie die nodigheid ingesien om vragmotorkapings te prioritiseer nie (Schutte 2018; Naudé 2018).

Die multidissiplinêre spesialisprojekspan is bestuur op 'n wyse wat samewerking sonder dwang bevorder het. Die oogmerk was om alle individue en eenhede te laat voel dat hulle 'n gemeenskaplike doel nastreef. Lede en eenhede landswyd is saamgesnoer. Verklarings is (opnuut) by slagoffers en getuies afgeneem om te verseker dat alle inligting oor 'n insident bekom word. Volledige misdaadinligting is ontleed en tot akkurate, taktiese misdaadintelligensie verwerk. Daar is besef dat baie voertuigkapings met mekaar verband hou, en dat werknemers en vragmotorkapers saamwerk. Hierbenewens was daar 'n geïntegreerde nasionale databasis oor vragmotorkapings; 'n netwerk van beriggewers; behoorlike, deurlopende boekstaving van alle inligting; gekoördineerde optrede; behoorlike en gereelde terugrapportering aan die eenheid; en die erkenning van suksesse of bydraes (Schutte 2018; De Beer 2018). Volgens Schutte (2018) was daar 'n gedeelde trots en dryfkrag by die spesialisprojekspan te bespeur. 'n Nuwigheid in daardie tyd was die ontleding van selfoondata, wat bygedra het tot die eenheid se sukses (Schutte 2018; Naudé 2018). Die monitering van vragmotors danksy GPS-tegnologie en kameras in vragmotors is ook al hoe meer in misdaadvoorkoming aangewend (De Beer 2018).

Geld uit die SAPD se intelligensie-eenheid is aangewend om koverte en overte optredes en hulpbronne vir die multidissiplinêre spesialiseenheid te befonds (Naudé 2018).

De Beer (2018) voer aan dat buitengewoon hoë misdaadvlakke nie met konvensionele polisieoptrede bekamp kan word nie. Spesiale projekte en taakspanne wat saamwerk en oor ekstra hulpbronne beskik, is hiervoor nodig. Fondse kan beskikbaar gestel word selfs deur privaat organisasies wat lid van die gesamentlike taakspan is (De Beer 2018). Die bestuur van misdaadprobleme verg ook die vermoë om genoegsame misdaadinligting te bekom sodat 'n ontluikende misdaadprobleem betyds uitgewys kan word (oorskryding van die normale drempel én die gepaste reaksie daarop). Vennote moet hulle persoonlike voorkeure ondergeskik stel aan die gemeenskaplike oogmerk en die optrede van die projekspan (De Beer 2018).

Die gevolgtrekking is dat die suksesvolle inwerkingstelling van intelligensiegedrewe polisiëring in 'n groot mate van gesaghebbende bestuur afhanklik is, en dat vennootskappe tussen die polisie, die vervolgingsgesag en die privaat sektor deurslaggewend is vir misdaadvoorkoming op lang termyn.

7. Die herstrukturering van die Suid-Afrikaanse Polisie

In 2001 is met die herstrukturering van die spesialismisdaadondersoekseenhede begin. Dit sou ongeveer 10 jaar duur. Die spesialiseenhede is verminder of afgeskaf as deel van polisiekommissaris Jackie Selebi se benadering tot polisiëring. In sommige gevalle was herstrukturering binne die polisie diens nodig aangesien spesialiseenhede se werksaamhede van tyd tot tyd hersien behoort te word om hulle relevansie en effektiwiteit te bepaal (Burger 2018; Schutte 2018).

Die herstrukturering het aanvanklik baie veranderings gegee, maar later gelei tot die sluiting van die meeste van die spesialis eenhede. Du Venage (2018) is van mening dat die vragmotorkapingsspesialiseenhede (“trokkapingsseenheid” volgens die polisiebeamptes) een van die heel eerste spesialiseenhede was wat (tussen 2000 en 2002) sonder opgaaf van 'n geloofwaardige rede gesluit is. Begin 2006 is al drie die spesialismotorkapingsondersoekseenhede gesluit. Die ondersoekseenheid vir ernstige geweld het daarna kapings ondersoek as 'n slagoffer geskiet is of as dit geblyk het dat die kaping onder moontlike misdaadbedreiging (*crime threat*) of georganiseerde misdaadbedreiging (*organised crime threat*) ressorteer (Burger 2015:9 en 17). Die orige vragmotorkapings is deur gewone speurtakke ondersoek.

Hierdie ontwrigting en latere sluiting van die spesialiseenhede het die vermoë van die SAPD ernstig ingekort, ook wat die bekamping van vragmotorkapings aanbetref (Du Venage 2018; Naudé 2018). Du Venage, 'n voormalige polisiebeampte, wys daarop dat die polisiëring van vragmotorkapingsindikate uiters moeilik is, omrede intelligensie oor die leiers van die sindikate nouliks bekombaar is. Intelligensie oor die middelvlakleiers en “veldwerkers” van sindikate is veel geredeliker bekombaar. Dit was volgens Du Venage (2018) ook die geval met die vragmotorkapings gedurende die ondersoektyperk van hierdie artikel, ten spyte daarvan dat polisiebeamptes in die intelligensie- en spesialiseenhede goed opgelei was. Een van die nadele van die afskaffing van die spesialiseenhede was dat beriggewernetwerke tot niet gegaan het. 'n Netwerk van beriggewers wat op 'n spesifieke misdaad konsentreer, moet gereeld betaal word. As 'n spesialiseenhede tot niet gaan, word hulle nie meer vergoed nie (Schutte 2018). Kundige ondersoekers het vanweë uitplasing na gewone speurtakke of ander algemene polisievertakkinge die polisie diens verlaat (Du Venage 2020).

Die nuwe benadering was dat taakspanne gevorm sou word wanneer misdaadprobleme in die afwesigheid van spesialisondersoekseenhede sou ontstaan (De Beer 2018). Polisiëring deur middel van taakspanne of projekte kan gesien word as 'n vorm van probleemgerigte polisiëring. Die nadeel van probleemgerigte polisiëring is dat daar eers nadat die misdaad gepleeg is, ingegryp word. Waar 'n taakspan slegs deur misdaadintelligensie-eenhede bedryf is, is dit “projekte” genoem. De Kock⁸ (2019) wys daarop dat misdaadintelligensie-eenhede wat as projekspanne operasies uitvoer, maklik die stelsel kan uitbuit en fondse kan wanaanwend as gevolg van die geheime aard en geslotenheid daarvan. Schutte (2018) staan krities teenoor hierdie misdaadintelligensieprojekte, en is van mening dat hulle van min waarde is vir speurders wat

getuienis nodig het om sake in 'n hof te bewys. Dit is egter noodsaaklik om 'n onderskeid te tref tussen die tipes misdaadintelligensie, naamlik strategiese, operasionele en taktiese misdaadintelligensie, wat deur verskillende persone in misdaadintelligensie gelewer kan word.

Die rede vir die oorskakeling na taakspanne was dat 'n taakspan of projek sou ontbind sodra die spesifieke misdaad opgelos is (De Beer 2018). Die probleem was dat die taakspan se kundigheid en doeltreffendheid so verlore sou gaan (De Beer 2018; Schutte 2018; Burger 2018). 'n Spesialiseenhede is om verskeie ander redes effektief, byvoorbeeld die kameraderie onder, die samewerking tussen en die ondersteuning van die lede van so 'n eenheid; die opbou van spesialiskundigheid oor tyd; die instudering van tersaaklike wetgewing; die opdoen van kennis oor die werking van howe tydens verhore; die spesialiskennis waarmee misdaadtonele geprosesseer word; die persoonlike ontwikkeling wat funksionering op 'n gevorderde professionele vlak meebring; eienaarskap deur beheer oor die misdade wat deur die eenheid ondersoek word; respek vir en erkenning van individue se spesialiskennis en vaardighede; hoër standaarde in ondersoek en die byhou van dossiere; die ontwikkeling van selftrots; minder dossiere en meer tyd vir ondersoek; die aanwending van spesialiskennis tydens onderhoude met klaers, getuies en verdagtes; kennis van die nuutste modus operandi en gepaardgaande misdaadondersoektegnieke in die betrokke veld; en gereelde skakeling tussen spesialiseenhede (Schutte 2018).

Die inkorting van die SAPD se vermoë weens die afskaffing van die vragmotorkaping-spesialiseenhede is waarskynlik die rede vir die toename in vragmotorkapings vanaf 2004/2005 (Burger 2018; Schutte 2018; Naudé 2018). Dat vragmotorkapings nie in dieselfde mate as voor 1998/1999 toegeneem het nie, is waarskynlik te danke aan die privaat sekerheidsbedryf wat vragmotorkapings met tegnologie en moderne polisiëring bekamp.

Dit is egter moeilik om wetenskaplik te bepaal of daar 'n oorsaaklikheid of slegs 'n korrelasie is tussen die stigting van die spesialisvragmotorkapingsprojek onder leiding van direkteur Naudé en assistentkommissaris Schutte, die beduidende afname in vragmotorkapings vanaf 1998/1999, en die toename in vragmotorkapings nadat hierdie spesialiseenhede teen 2002 gesluit is. Daar is wel deskundiges wat meen dat daar 'n oorsaaklike verband is tussen intelligensiegedrewe polisiëring en misdaadverandering. Milne (2013:13) byvoorbeeld redeneer dat daar 'n oorsaaklikheid was tussen 'n afname in misdaad en die implementering van intelligensiegedrewe polisiëring en die geoutomatiseerde identifikasie van vingerafdrukke in die VK en San Francisco, en tussen die totstandkoming van 'n nasionale DNS-databasis in Engeland en Wallis. Milne (2013:242) gee te kenne dat hy, ná 40 jaar in die metropolitaanse polisiediens in Londen, oortuig is dat daar inderdaad 'n oorsaaklike verband tussen intelligensiegedrewe polisiëring en 'n afname in misdaad is.

De Kock (2019) voer aan dat die afname in die getal vragmotorkapings in die SAPD se statistiek deels toegeskryf kan word aan die aansuiwering van misdaadstatistiek oor kapings in die fokustydperk van 1998/1999 tot 2003/2004. Dit kom daarop neer dat 'n onderskeid getref is tussen 'n gekaapte bakkie en 'n gekaapte vragmotor. In die verlede is die kaap van 'n bakkie soms as 'n vragmotorkaping en nie as 'n motorvoertuigkapings nie aangeteken. Burger (2018) is van mening dat hoewel die hersiening van die definisie 'n invloed op die vragmotorkapingstatistiek in hierdie artikel kon gehad het, dit nie die enigste rede vir die beduidende afname in vragmotorkapingstatistiek was nie. Hy wys daarop dat ander rolspelers in die SAPD onder leiding van 'n prioriteitskomitee 'n soortgelyke geïntegreerde, multidissiplinêre benadering van transito- en bankrowe gevolg het in min of meer die tyd toe vragmotorkapings

afgeneem het (1998/1999 tot 2003/2004). Die senior personeel in die prioriteitskomitee het waarskynlik gesag aan die inisiatief verleen. Burger is verder van mening dat die samewerking tussen misdaadintelligensie en speurders deels die rede vir die sukses van al hierdie inisiatiewe was.

8. Gevolgtrekking

Alle deskundiges wat in hierdie artikel aangehaal is, is dit in mindere of meerdere mate eens dat daar 'n oorsaaklike verband is tussen die verandering in die getal vragmotorkapings en die ingryping van die spesialisvragmotorkapingseenheid onder leiding van direkteur Naudé en assistentkommissaris Schutte. Volgens hulle is dit nie 'n toevallige korrelasie nie. Die rede is die hegte verband tussen die **in**werkingstelling en die **uit**werkingstelling van die spesialisprojekspan en die ooreenstemmende verandering in die voorkoms van vragmotorkapings. Hierdie ooreenstemmende afname en toename is dus bewys dat die verandering eerder oorsaaklik as toevallig is. 'n Verdere bewys is dat hierdie tendens in vragmotorkapings wat oor etlike jare gemeet is, 'n beduidende verandering ná 1998 en ná 2004 toon, en dat die vragmotorkapingsyfer in die tydperke buite hierdie tydgleuf konstant gebly het. Verder sou 'n wysiging van die definisie van *vragmotor* waarskynlik in een jaar 'n variasie of 'n regstelling in vragmotorkapingstatistiek tot gevolg gehad het, maar nie oor vier jaar nie. Die data dui daarop dat vragmotorkapings van 1998/1999 tot 2003/2004 hoogs waarskynlik afgeneem het danksy die probleemgerigte en effektiewe, gesaghebbende bestuur van misdaadintelligensiegedrewe en gekoördineerde inisiatiewe deur alle belanghebbendes.

Die realiteit is dat oorsaaklikheid in misdaadbekamping moeilik deur kwantitatiewe navorsing alleen bepaal kan word, en dat daar in 'n groot mate op kwalitatiewe navorsing gesteun moet word. In hierdie artikel berus die evaluering van die sukses al dan nie van die vragmotorkapings meestal op kwalitatiewe oorwegings.

Dit is belangrik dat die SAPD intelligensiegedrewe polisiëring toepas en spesialismotorkapingsondersoekenhede herinstel. Navorsing het immers die doeltreffendheid van hierdie benaderings bewys. Volgens die gegewens in hierdie artikel moet polisiëring geskied aan die hand van onlangse misdaadinligting en ontleding, die vroegtydige identifisering van toenemende misdaad, vennootskappe met alle relevante rolspelers, en die deurlopende, effektiewe, gesaghebbende bestuur van misdaadintelligensie en die inwerkingstelling daarvan. Dieselfde polisiëringsbenadering moet gevolg word om van die huidige hoë vlakke van motorkapings en ander rowe werk te maak.

Polisiëring bestaan uit die stappe wat die polisie en die gemeenskap saam doen. Die insluiting van die gemeenskap by polisiëring verg 'n veranderde gesindheid by die SAPD. Dit strook met Wakefield en Button (2014:582) se mening dat privaat polisiëring weer 'n kernrol in die bekamping van misdaad te speel het.

Bibliografie

- Anon. 2020. Police: History. Early policing in England. <https://law.jrank.org/pages/1638/Police-History-Early-policing-in-England.html#ixzz6QCuU8v2f> (23 Junie 2020 geraadpleeg).
- Baker, B. 2008. *Multi-choice policing in Africa*. Stockholm: Elanders Gotab AB.
- Barak, G. (red.). 2000. *Crime and crime control: A global view*. Westport: Greenwood Press.
- Benson, B., G. Jones en J. Horne. 2015. Forensic investigation of crime, irregularities and transgressions. In Zinn en Dintwe (reds.) 2015.
- Berg, J. 2007. *The accountability of South Africa's private security industry: Mechanisms of control and challenges to effective oversight*. Kaapstad: Criminal Justice Initiative of the Open Society Foundation for South Africa. https://www.researchgate.net/publication/258788433_The_Accountability_of_South_Africa's_Private_Security_Industry_Mechanisms_of_Control_and_Challenges_to_Effective_Oversight (30 Oktober 2019 geraadpleeg).
- Bezuidenhout, C. 2011. Sector policing in South Africa: Case closed ... or not? *Pakistan Journal of Criminology*, 3(2&3).
- Blair, I. 2005. Transcript of Sir Ian Blair's speech. http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/4443386.stm (21 September 2015 geraadpleeg).
- Bratton, W. 2007. The unintended consequences of September 11th. *Policing*, 1:21–4.
- Burger, J. 2015. No-man's-land. The uncertain existence of SAPS specialised investigative units. *Institute for Security Studies ISS Paper* 283.
- Burns, M.G. 2016. *Logistics and transportation security : A strategic, tactical, and operational guide to resilience*. Boca Raton: CRC.
- Chukwuma, I. 2001. Police transformation in Nigeria: Problems and prospects. Referaat gelewer by die Crime and Policing in Transitional Societies-konferensie, 30 Augustus – 1 September 2000, Suid-Afrika. https://www.kas.de/c/document_library/get_file?uuid=092f7296-f4ec-371b-b5ce-c7bc0a678e1b&groupId=252038 (23 Junie 2020 geraadpleeg).
- Departement van Landelike Ontwikkeling en Grondhervorming & Departement van Bepanning, Monitering en Evaluering. Kyk Department of Rural Development and Land Reform & Department Planning, Monitoring and Evaluation.
- Departement van Omgewingsake. Kyk Department of Environmental Affairs.
- Department of Environmental Affairs. 2014. Freight shift from road to rail. https://www.environment.gov.za/sites/default/files/docs/publications/freightshift_roadtorail.pdf (14 Oktober 2019 geraadpleeg).
-

Department of Rural Development and Land Reform & Department Planning, Monitoring and Evaluation. 2019. Draft national spatial development framework. https://www.gov.za/sites/default/files/gcis_document/202002/draftnsdf20jan2020-compressed.pdf (23 Junie 2020 geraadpleeg).

Derencinovic, D. en A. Getos. 2007. Cooperation of law enforcement and intelligence agencies in prevention and suppression of terrorism: European perspective. *Revue internationale de droit pénal*, 78(1–2):79, 112. <https://www.cairn.info/revue-internationale-de-droit-penal-2007-1-page-79.htm#> (23 Oktober 2019 geraadpleeg).

Edwards, C. 2011. *Changing policing theories for 21st century societies*, 3de uitgawe. Leichhardt: Federation.

Eterno, J.A. en C. Roberson. 2015. *The detective's handbook*. Boca Raton: CRC Press.

Flood, B. 2004. Strategic aspects of the UK National Intelligence Model. In Ratcliffe (red.) 2004.

Gehl, R. en D. Plecas. 2019. *Introduction to criminal investigation: Processes, practices and thinking*. <https://pressbooks.bccampus.ca/criminalinvestigation/chapter/chapter-1> (21 Oktober 2019 geraadpleeg).

Govender, D. 2012. Information management strategies to combat crime and prevent losses. *Acta Criminologica*, 25(1):83.

Gray, D.E. 2014. *Doing research in the real world*. Londen: Sage.

Hills, A. 1997. Policing, enforcement and low intensity conflict. *Policing and society*, (7):291–308.

Howarth, K. 2014. Connecting the dots: Liberal peace and post-conflict violence and crime. *Progress in Development Studies*, 14(3):261–73.

Institute for Security Studies. 2004. National crime statistics by crime type: Truck hijacking (subcategory of aggravated robbery) – National. <https://issafrica.org/crimehub/facts-and-figures/crimehub/crime-trends-1994-to-2004/crimehub/national-crime-statistics-by-crime-type#truckjacking> (14 Oktober 2019 geraadpleeg).

Instituut vir Sekerheidstudies. Kyk Institute for Security Studies.

Kanyegirire, A. 2008. *Investigating the investigators, A summary of the Khampepe Commission of Inquiry*. Pretoria: Institute for Security Studies. <https://issafrica.org/01-jun-2008-sacq-24/01-jun-2008-investigating-the-investigators-a-summary-of-the-khampepe-commission-of-inquiry-andrew-kanyegirire> (17 Oktober 2019 geraadpleeg).

Krause, A. 2015. *Forensic investigation II: Forensic crime intelligence*. Pretoria: Universiteit van Suid-Afrika.

- Lochner, H.T., J.S. Horne en R.J. Zinn. 2020 (Ter perse). *Investigation: A comprehensive guide to the basic principles, procedures and forensic processes*. Kaapstad: Juta.
- Marks, M., C. Shearing en J. Wood. 2009. Who should the police be? Finding a new narrative for community policing in South Africa. *Police Practice and Research*, 10:145–55.
- Mashiloane, N.P. 2014. The use of intelligence led policing in crime prevention by the South African Police Service. Doktorale tesis, Universiteit van Suid-Afrika.
- Maxwell, J.A. 2005. *Qualitative research design. An interactive approach*, 2de uitgawe. Thousand Oaks: Sage.
- Milne, R. 2013. *Forensic intelligence*. Boca Raton: CRC.
- Mwale, E. 2017. Traditional policing superior to colonial style. <https://www.thepatriot.co.zw/author/emergency-mwale/page/3/> (5 Augustus 2018 geraadpleeg).
- Nwankwo, P.O. 2010. *Criminal justice in the pre-colonial, colonial, and post-colonial eras. An application of the colonial model to changes in the severity of punishment in the Nigerian Law*. Lanham: University Press of America.
- Online Intelligence. 2019. Online intelligence at a glance. <http://www.onlineintelligence.co.za> (17 Oktober 2019 geraadpleeg).
- Oppler, S. 1996. *Best practice guide to local partnership policing*. Pretoria: Institute for Security Studies.
- Padvragvereniging. Kyk Road Freight Association.
- Pelser, E. 1999. The challenges of community policing in South Africa. *Occasional Paper No. 42*. Pretoria: Institute for Security Studies.
- . 2000. An overview of community policing in South Africa, Annex C in policy guidance on support to policing in developing countries. Clegg, I. R. Hunt en J. Whetton, University of Wales, Swansea. <https://gsdrc.org/document-library/an-overview-of-community-policing-in-south-africa> (15 Oktober 2019 geraadpleeg).
- Peterson, M. 2005. *New realities, law enforcement: Intelligence-led policing: The new intelligence architecture*. U.S. Department of Justice, Office of Justice Programs: Washington, DC.
- Police Executive Research Forum. 2013. *Compstat: its origins, evolution, and future in law enforcement agencies*. Washington, DC: Police Executive Research Forum. <https://www.bja.gov/publications/perf-compstat.pdf> (15 Oktober 2019 geraadpleeg).
- Private Security Industry Regulatory Authority. 2019. Jaarverslag: 2018/2019. <https://www.psira.co.za/dmdocuments/PSiRA%20Annual%20Report%202019.pdf> (29 September 2020 geraadpleeg).
-

PSIRA. Kyk Private Security Industry Regulatory Authority.

Randol, B.M. en M. Gaffney. 2014. Are block watch volunteers different than volunteers in community-oriented policing programs? Findings from a mature COPS setting. *Police Practice and Research*, 15:234–48.

Ratcliffe. J.H. (red.). 2004. *Strategic thinking in criminal intelligence*. Sydney: Federation Press.

Rauch, J. 2000. Police reform and South Africa's transition. Referaat aangebied by die Suid-Afrikaanse Instituut vir Internasionale Aangeleenthede. <http://www.csvr.org.za/docs/policing/policereformandsouth.pdf> (18 Oktober 2019 geraadpleeg).

Reisig, M.D. en R.J. Kane (reds.). 2014. *The Oxford handbook of police and policing*. New York: Oxford.

Republiek van Suid-Afrika. 1993. *Die Tussentydse Grondwet van die Republiek van Suid-Afrika, Wet 200 van 1993*. Pretoria: Staatsdrukker.

Road Freight Organisation. 2020. Looking after the road freight industry. <http://www.rfa.co.za/RFA/index.php/en/> (24 Junie 2020 geraadpleeg).

Santos, R.B. 2017. *Crime analysis with crime mapping*, 4de uitgawe. Los Angeles, Londen, New Delhi, Singapoer, Melbourne, Washington, DC: Sage.

SAPD (Suid-Afrikaanse Polisiediens). 2019. *Crime Statistics 2018/2019*. <https://www.saps.gov.za/services/crimestats.php> (30 Oktober 2019 geraadpleeg).

Schönteich, M. en A. Louw. 2001. Crime in South Africa: A country and cities profile. Occasional Paper No 49. Pretoria: Institute for Security Studies. <https://issafrica.org/uploads/paper49.pdf> (2 Augustus 2013 geraadpleeg).

Suid-Afrika. 2020. Vervoer. <https://www.gov.za/about-sa/transport> (3 Oktober 2020 geraadpleeg).

United Nations Office on Drugs and Crime. 2013. Guidelines for the prevention of crime ECOSOC resolution 2002/13. Vienna: Economic and Social Council. https://www.unodc.org/documents/justice-and-prison-reform/crimeprevention/resolution_2002-13.pdf (30 Oktober 2019 geraadpleeg).

United Nations. Kyk Verenigde Nasies.

U.S. Embassies abroad. 2019. South Africa rail infrastructure. <https://www.export.gov/article?id=South-Africa-rail-infrastructure> (23 Oktober 2019 geraadpleeg).

Van Graan, J. 2016. Multi-sector cooperation in preventing crime: The case of a South African Neighbourhood Watch as an effective crime prevention model. *Police Practice and Research*, 17(2):136–48. https://www.researchgate.net/publication/289570733_Multi-

sector_cooperation_in_preventing_crime_the_case_of_a_South_African_Neighbourhood_Watch_as_an_effective_crime_prevention_model (30 Oktober 2019 geraadpleeg).

Verenigde Nasies. 1991. *Proceedings of the 8th United Nations Congress on the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders, 27 August 1991 – 7 September 1991, Havana*. New York: United Nations Secretariat.

Wakefield, A. en M. Button. 2014. Private policing in public spaces. In Reisig en Kane (reds.) 2014.

Wojciech, C. en E. Plywaczewski. 2000. Poland, developing nation-state. In Barak (red.) 2000.

Zinn, R. en S. Dintwe (reds.). 2015. *Forensic investigation: Legislative principles and investigative practice*. Kaapstad: Juta.

Zinn, R.J. 2003. Sentenced motor vehicle hijackers imprisoned in Gauteng as a source of crime intelligence. M.Tech.-verhandeling, Technikon SA.

—. 2008. Incarcerated perpetrators of house robbery as a source of crime intelligence. Doktorale tesis, Universiteit van Suid-Afrika.

—. 2010. *Home invasion: Robbers disclose what you should know*. Kaapstad: Tafelberg.

—. 2011. *Inaugural address*. Pretoria: Universiteit van Suid-Afrika.

—. 2020. Ongepubliseerde veldnotas geneem tydens onderhoude met 49 veroordeelde rowers in Vrystaatse Korrektiewe Sentrums.

Onderhoude

Burger, J. 2018. Onderhoud met die skrywer, 7 Augustus 2018.

—. 2019. Opvolgonderhoud met die skrywer, 22 Oktober 2019.

De Beer, J. 2018. Onderhoud met die skrywer, 6 Augustus 2018,

De Kock, J. 2019. Onderhoud met die skrywer, 22 Oktober 2019.

Du Venage, A. (Voorsitter van die Transported Asset Protection Association-werksgroep in Suid-Afrika). 2018. Onderhoud met die skrywer, 2 Augustus 2018.

—. 2020. Opvolgonderhoud met die skrywer, 29 Junie 2020.

Naudé, M.J. 2018. Onderhoud met die skrywer, 3 Augustus 2018

—. 2020. Opvolgonderhoud met die skrywer, 26 Junie 2020.

Schutte, S. 2018. Onderhoud met die skrywer, 1 Augustus 2018.

Eindnotas

¹ Johan Burger is 'n konsultant by die Instituut vir Sekerheidstudies. Hy is 'n afgetrede generaal-majoor van die SAPD (hy het in 2004 afgetree), waar hy vir strategiese bestuur en leiding verantwoordelik was. Burger word gereeld in die media oor polisieaangeleenthede geraadpleeg. As konsultant is hy betrokke by die evaluering van polisiëring in Suid-Afrika en Namibië.

² DNS is die afkorting vir deoksiribonukleïensuur.

³ Johan de Beer is 'n voormalige divisiekommissaris (nasionale hoof) van die speurdiens van die SAPD met die rang van luitenant-generaal. De Beer het ná sy aftrede by die SAPD in November 2007 as senior bestuurder by Tyco International plc (Suid-Afrika) gewerk.

⁴ Andre Du Venage is sedert 2012 die voorsitter van die Transported Asset Protection Association-werksgroep (chapter) in Suid-Afrika.

⁵ Sharon Schutte is in Maart 2002 bevorder tot assistentkommissaris (gelykstaande aan die rang van generaal-majoor, die huidige benaming) en aangestel as nasionale hoof van die Ernstige-en-Geweldsmisdaadeenheid. In November 2006 is sy aangestel as die hoof van die Hoëtegnologie-Projeksentrum van die SAPD-speurdiens wat in Augustus 2009 by die Direktoraat vir Spesiale Ondersoeke (die Skerpioene) ingelyf is. Van Februarie 2010 tot Februarie 2011 was sy hoof van die ondersoekenhede vir Gesinsgeweld, Kinderbeskerming en Seksuele Misdrywe met die rang van generaal-majoor. Sy het in Februarie 2011 by die SAPD afgetree.

⁶ Martin Naudé het in 2009 as brigadier afgetree.

⁷ Gelykstaande aan die rang van luitenant-generaal in die SAPD.

⁸ Chris de Kock is in Augustus 1995 in die SAPD aangestel as assistentkommissaris (gelykstaande aan die rang van generaal-majoor) in die hoedanigheid van hoof van die Misdaadinligtingsanalisesentrum. Hy het in Mei 2013 by die SAPD afgetree.