

Secure Lane tussen Venlo en Rotterdam

‘Frustreren, verstoren

Ladingdiefstal uit vrachtwagens is een enorm probleem en levert de logistieke sector een jaarlijkse schadepost op van zo'n 350 miljoen euro. Met de realisatie van de Secure Lane tussen Rotterdam en Venlo moet het boevengilde dat het gemunt heeft op flatscreens en iPhones, een gevoelige klap worden toegebracht. Het project met cameratoezicht is een voorbeeld van publiek-private samenwerking, waarin preventie centraal staat en waardoor systeem- en ketenfalen moet worden voorkomen. ARJEN DE KORT

Drie criminelen worden op een parkeerplaats in de boeien geslagen nadat ze op heterdaad zijn betrapt bij een ladingdiefstal. Het arrestatieteam kon op het juiste moment toeslaan, doordat de nummerplaat van de auto waarin zij reden een *hit* had opgeleverd met de beschikbare *blacklist*, waarna de slimme camera's hun *tracking & tracing* inschakelden en alle bewegingen van deze potentiële ladingdieven in de Regionale Toezicht-ruimte konden worden gevolgd.

Deze afsluiting van de door *Peter van den Ende* (directeur van *Criminee!* / RPC Oost-Brabant) geproduceerde film verbeeldt het ultieme doel van het tussen Rotterdam en Venlo gerealiseerde Secure Lane project.

Historie

'Zo'n drie jaar geleden werd ik benaderd door een aantal transportondernemers met de vraag of ik ze wilde helpen bij de realisatie van een beveiligde parkeerplaats op het Kempisch Bedrijvenpark', vertelt Van den Ende wan-

neer hem wordt gevraagd naar de oorsprong van het Secure Lane project. 'Het aardige is dus dat het project zijn oorsprong vindt in een vraag vanuit de markt. Dat is in essentie de werkwijze van Stichting *Criminee!*'. Nadat op zijn verzoek hoogleraar *Jo van Nunen* van de Erasmus Universiteit een

ligde bedrijventerreinen van pas en die hebben we ook in dit concept gestopt.' De pilot leverde enthousiaste reacties op van onder anderen *Alexander Sakers* (voorzitter TLN) en *Peter van der Meij* (voorzitter RPC Oost-Brabant), die het idee opvatten het niet te beperken tot één beveiligde parkeerplaats,

‘Als de opvolging in de keten niet goed is georganiseerd, werkt het niet’

onderzoek had gedaan naar de haalbaarheid van een exploitabele publiek-privaat beveiligde parkeerplaats, deed zich in het voorjaar van 2008 de vraag voor hoe zo'n parkeerplaats daadwerkelijk beveiligd moest worden. Daarop werd besloten dit in de praktijk uit te proberen op twee parkeerplaatsen langs de A67, waarbij met name werd gekeken naar de technologische en juridische componenten. Van den Ende: 'Toen kwam onze ervaring met beveiligde

maar om het uit te breiden tot een corridor met beveiligde parkeerplaatsen, een zogenaamde Secure Lane. Hun pleidooi vond gehoor bij minister Eurlings van Verkeer & Waterstaat en verschaftte Van den Ende een budget van 2,3 miljoen euro om vijftien verzorgingsplaatsen langs de A67, A58 en A16 te voorzien van cameratoezicht met het tweeledige doel de ladingdiefstalproblematiek te bestrijden en de sociale veiligheid te vergroten.

Preventie

Na het groene licht uit Den Haag kon de directeur van *Criminee!* aan de slag om de projectorganisatie op te tuigen. Uiteindelijk verzamelde hij zo'n twintig publieke en private partijen aan tafel, variërend van transportorganisaties TLN, EVO en Les Routiers Européen, politieorganisaties als het KLPD en de

Kerngegevens

Project	: Secure Lane
Organisatie	: <i>Criminee!</i> / RPC
Omvang	: 15 beveiligde parkeerplaatsen langs de A67, A58 en A16
Camera's	: 90
Budget	: 2,3 miljoen euro

en tegenhouden'



Peter van den Ende (directeur van *Crimineel* / RPC Oost-Brabant) fungeerde als trekker van het Secure Lane project. Inmiddels zijn in de strijd tegen ladingdiefstal vijftien parkeerplaatsen tussen Rotterdam en Venlo voorzien van cameratoezicht.

Bovenregionale Recherche, tot aan Rijkswaterstaat, en private organisaties als Philips Lightning, Securitas, CSU Security, Bosch en Aivex.

Het gemeenschappelijke doel – bestrijding ladingdiefstal en vergroten sociale veiligheid – was voor alle betrokkenen van begin af aan duidelijk. Maar als voorzitter van de stuurgroep onderkende Van den Ende dat er ook verschillende belangen speelden. Hij illustreert dat met een voorbeeld. 'De collectieve ambitie vastleggen kostte weinig moeite, maar toen het concreet werd wilde de

politie vooral opsporen, terwijl een organisatie als TLN preventie centraal stelde. Ik heb toen benadrukt dat we geen regionaal platform criminaliteitsbestrijding zijn, maar een platform criminaliteitsbeheersing. Reden om ons te richten op preventie en om in onze methodieken voorspellende waarden voor patroonherkenning te ontwikkelen.'

Cultuuromslag

De omslag van opsporen naar voorkomen betekent voor de politie een compleet andere manier van denken. 'Maar als je naar een informatiegestuurde po-

litie wilt – en dat willen we, want dat is afgesproken binnen de politie – dan is dit project het vlees op het bot', aldus Van den Ende. 'Hier krijg je betrouwbare en valide informatie, die in de keten op een goede manier moet worden opgepakt. We zijn er nog niet, maar die *switch* om preventieve actie te ondernemen naar aanleiding van de informatie die via de camerabeelden binnenkomt, is waarneembaar. Het is een cultuuromslag, niet meer intern georganiseerd denken, maar extern: van buiten naar binnen. Dan heb je het dus echt over informatiegestuurde politie.'

Secure Lane

Betrouwbare informatie staat of valt met goede techniek. In de Secure Lane bestaat die techniek uit slimme camerabewaking, slimme software, patroonherkenning, en nummerplaatherkenning (ANPR). Maar voor een ander deel wordt Secure Lane gevormd door slim samenwerkende publiek-private coalities. 'Dat deel is eigenlijk nog belangrijker dan de techniek', aldus Van den Ende. 'Want je hebt het over de aanpak van systeem- en ketenfalen. Maar je kunt het systeem, de techniek nog zo goed voor elkaar hebben, als de opvolging in de keten niet goed is georganiseerd werkt het nog niet.'

ANPR

Een belangrijk element in het systeem is de nummerplaatherkenning, ofwel ANPR. Hiermee wordt de in dit project belangrijke patroonherkenning van potentiële ladingdieven gerealiseerd. Bij de oprit van elke parkeerplaats staat daarom een ANPR-camera, die is gekoppeld aan een zogenaamde *blacklist* waarop met ladingdiefstal gerelateerde kentekens staan. Van den Ende kent de gevoeligheden die rond deze problematiek spelen. 'Onder mijn verantwoordelijkheid wordt hier heel gericht mee omgegaan. Het wordt alleen gebruikt voor het doel waarvoor die camera's er »



Voor een deel wordt Secure Lane gevormd door slim samenwerkende publiek-private coalities.

staan, niet meer en niet minder. Maar het is een middel dat we moeten gebruiken, omdat de wereld is veranderd. Territoriale configuraties bestaan niet meer, het zijn netwerkconfiguraties geworden. De criminaliteit is daardoor ook veranderd en daarom moeten opsporingsmiddelen en -bevoegdheden mee veranderen.'

Los van Van den Endes verantwoordelijkheidsgevoel is het interessant te weten binnen welk juridisch kader dit is geborgd. 'ANPR valt onder artikel 2 Politiewet. Bij patroonherkenning praat je over afwijkend gedrag en daar is geen wetgeving voor. Maar neem als voorbeeld iemand die 's avonds om 11 uur ergens over een schutting klimt, dan zijn we het er toch over eens dat er op dat tijdstip sprake is van afwijkend gedrag. Dat is wat we in dit project met die voorspellende waarden proberen te realiseren. Maar ook daarbij moet je steeds een check doen, want het kan wel afwijkend gedrag zijn, maar misschien was je het zelf wel die over de schutting klom omdat je de sleutel had vergeten.'

Het bovenstaande schetst het dilemma voor de politie die van oudsher is ingesteld op opsporen en daarbij de wet aan haar zijde heeft, maar die in dit project preventief te werk moet gaan. Van den Ende: 'Wat we feitelijk doen is frustreren, verstoren en tegenhouden. Volgens mij zit er namelijk niemand op te wachten dat er vrachtwagens worden opengesneden en de lading verdwijnt. Ik geef toe dat we daarbij grenzen opzoeken, maar ik kijk wel voor welk probleem dit de oplossing is. En ik heb daar een goed verhaal bij.'

Ervaringen

Nadat het project eind 2009 volledig is uitgerold, kunnen inmiddels de eerste ervaringen worden gedeeld. Over de samenwerking met de verschillende partners is Van den Ende positief. 'Men is meer naar elkaar toegegroeid. Maar je moet hierbij wel in de gaten blijven houden dat een publieke en een private partij van elkaar blijven verschillen. De private partij gaat toch wat meer voor het resultaat, de publieke kijkt wat meer naar de procedure of het proces. Wat bij mij bijvoorbeeld tot een glimlach leidde

'Ik geef toe dat we grenzen opzoeken, maar ik kijk wel voor welk probleem dit de oplossing is'

was dat ik dacht met één Rijkswaterstaat te maken te hebben, maar toen bleek in de praktijk dat uiteindelijk op vijf plaatsen een vergunning moest worden aangevraagd. We bouwen dus baanbrekend een secure lane en stellen het probleem centraal, waarbij we over regionale en provinciale grenzen heen gaan, en dan krijg je te maken met een onderliggende organisatiestructuur die daar nog niet klaar voor is. Dat bevestigde mijn idee dat als je ziet dat een probleem zich anders ontwikkelt en de oplossing ervoor anders moet worden aangevlogen, je de organisatie eromheen ook anders moet organiseren. Dat geldt ook voor de wetgeving. Als je niets doet, blijf je achter de feiten aanlopen. Dat is bij mij na dit project blijven hangen.'

Waterbedeffect

Gevraagd naar de resultaten is Van den Ende duidelijk. 'Toen we net in de lucht waren, hebben we twee heterdaadjes gehad. Vervolgens hebben we wel verschillende keren patronen herkend en gesignaleerd, maar gebeurde er niets.'

Is dat niet wat weinig voor zo'n ambitieus project, of moeten deze cijfers anders worden geïnterpreteerd? 'Dat durf ik niet te zeggen', antwoordt Van den Ende eerlijk. 'Maar ik denk dat de criminelen ook over het project hebben gelezen en gehoord, met als gevolg dat ze hun heil wellicht elders zijn gaan zoeken. We constateren namelijk een verplaatsing van de problematiek naar de A2 richting Maastricht en er schijnt een verplaatsing te zijn richting Turnhout. Er is dus sprake van het zogenaamde waterbedeffect. Daarom zou ik ervoor willen pleiten dit systeem in heel Nederland uit te rollen.'

Internationaal

Allereerst zal dit worden geconcretiseerd op de A1 en de A12 in de regio

IJsselland. Binnenkort beschikken beide RTR's over een hoogwaardige glasvezelverbinding, waardoor samenwerking mogelijk wordt en de bewegingen van de criminelen op de aangesloten snelwegen kunnen worden gevolgd.

Maar Van den Ende denkt nog verder: 'Als we vervolgens ook de A2 en de A50 kunnen meenemen, dan heb je de belangrijkste transportaders van Nederland te pakken. En een daaropvolgende stap zou zijn om het internationaal uit te rollen. Het probleem blijft immers hetzelfde en over de grens raakt het nog steeds de Nederlandse transporteurs. Daarom ben ik onlangs in Brussel geweest om hierover te praten. We zijn er dus nog lang niet.'