

'Secure Lane' werpt meteen z'n vruchten af

'Mobiel banditism



Transportcriminaliteit is een groot probleem, vooral in Zuid-Nederland. Met de opening dit najaar van de 'Secure Lane' op de A67 (Venlo-Eindhoven) hopen de betrokken publiek-private partners het mobiele banditisme een behoorlijke slag toe te brengen.

DOOR ANNELIES VAN STIJN

Voorkomen moet worden dat Zuid-Nederland verwordt tot het 'logistische riool van Europa'. Dat stelt Peter van den Ende van de Stichting RPC Oost-Brabant, alias CrimiNee! Hij is tevens commissaris van Politie Brabant Zuid-Oost. 'Alleen door intensieve samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven, door middel van een keten- en systeemaanpak, kunnen parkeer- en bedrijventerreinen aan en in de buurt van de A67 op het traject Venlo-Eindhoven – en in een later stadium ook aan de A58/A16 van Eindhoven naar Rotterdam – weer als veilig worden betiteld.'

Boevengilde frustreren

Hoewel er volgens hem al jarenlang veel tijd en energie is gestoken in de bestrijding van transportcriminaliteit, had hij 3 jaar geleden toch het gevoel dat de 5 jaar geleden opgezette Regionale Platforms Criminaliteitsbeheersing (RPC) te weinig speelruimte boden. Samen met Theo van Hattum en Ronald Memelink, eveneens van de Stichting RPC Oost-Brabant, heeft hij toen samenwerking gezocht met de RPC's Limburg-Noord en Zuid-Limburg. Met deze stichting willen ze het boevengilde op parkeerterreinen en bedrijventerreinen in deze regio's vooral frustreren en preventief slagen toebrengen. 'De transportcriminaliteit op parkeerplaatsen en bedrijventerreinen in deze regio's ligt enorm hoog. Niet voor niets staat een groot deel van de parkeerplaatsen in deze regio's in de top-20 van meest onveilige parkeerplaatsen langs snelwegen. De economische schade door transportcriminaliteit is hier dan ook enorm.'

Secure Lane scoort

In tegenstelling tot veel andere projecten worden er in het kader van CrimiNee! beveiligingsprojecten ontwikkeld waarbij alle betrokken partijen, publiek en privaat, zich samen inzetten om – zoals CrimiNee! dat noemt – keten- en systeemfalen te voorkomen. Van den Ende: 'Dat wil zeggen dat we het bestaande territoriale denken bij beveiligen los hebben gelaten en denken vanuit netwerken. Het is heden ten dage niet meer genoeg om je als individueel bedrijf op een

Peter van den Ende: 'Economische schade vanwege criminaliteit enorm.'

e halt toeroepen'



bedrijventerrein te wapenen tegen bijvoorbeeld transportcriminaliteit. Door globalisering en ketenintegratie zit de wereld tegenwoordig veel ingewikkelder in elkaar en moet je ook in het kader van preventie groter en breder denken. Vandaar ook dat wij voor de aanpak van transportcriminaliteit in Zuid-Nederland samenwerken met organisaties als TLN, EVO, Bosch Nederland, het KLPD, regionale politiekorpsen, RPC's, ANWB, provincie Noord Brabant, Rijkswaterstaat Brabant en Les Routiers Européens. Omdat al deze organisaties eigen agenda's hebben, is samenwerking niet altijd even gemakkelijk. Maar willen we een regio zijn die met top-technologie de best beveiligde parkeerplaatsen en bedrijventerreinen organiseert, dan moeten we de koppen bij elkaar steken. En het werkt, want onlangs zijn we met het project 'Brainport Veiligheid en Technologie', waar ook Secure Lane onder valt, in New York uitgeroepen tot één van de zeven meest innovatieve regio's ter wereld.'

Slim bewakingssysteem

Wat houdt Secure Lane nu eigenlijk in? Secure Lane betekent in de praktijk met een slim camerabewakingssysteem, dat is aangesloten op de Regionale Toezicht Ruimte van CrimiNee! in Eindhoven, de transportcriminaliteit terugdringen op parkeerplaatsen en bedrijventerreinen, maar ook in de buurt van de drukke vrachtcorridors Venlo-Eindhoven (A67) en Eindhoven-Rotterdam (A58, A16). 'Ideaal aan dit camerabewakingssysteem is de slimme *software* die op ons verzoek speciaal voor deze toepassing is ontwikkeld door onder andere Bosch Nederland en Observision. Dit camerabewakingssysteem is in staat om patronen te zien bij automobilisten die zich verdacht bewegen op en bij parkeerplaatsen en bedrijventerreinen. Een automobilist die bijvoorbeeld in korte tijd drie keer een parkeerplaats op- en afrijdt, vertoont geen normaal gedrag. Het camerabewakingssysteem ziet verbanden in gedrag en kent daar een waarde aan toe, in dit geval ladingdief.'

Rake klappen

Van den Ende vervolgt: 'De dienstdoende beveiligingsbeambte krijgt bij verdachte situaties achter de schermen op de Regionale Toezicht Ruimte in Eindhoven een seintje vanuit het systeem. Zodoende kan hij direct gepaste maatregelen nemen. Door vroegtijdig uit te voeren acties te zien, kunnen we de transportcriminelen frustreren en dus rake klappen uitdelen. Het gaat erom dat een ladingdief zich realiseert dat hij niet onopgemerkt zal blijven en dus afhaakt. Natuurlijk zal hij weer nieuwe listen bedenken, maar wij zullen proberen hem een stap voor te blijven. Bijvoorbeeld door kennis tussen de publiek-private partners te blijven delen en deze kennis in de *hard-* en *software* door te ontwikkelen.' Voordeel van de werkwijze is de rol die beveiligingsbedrijven daarin spelen. Surveillanten van bewakingsdiensten hoeven hierdoor buiten kantooruren niet meer doelloos rond te rijden over collectief beveiligde bedrijventerreinen. 'Zij komen gericht in actie als de geavanceerde camerasystemen daadwerkelijk onraad signaleren. Het spreekt vanzelf dat de surveillanten zo nodig direct ondersteuning kunnen krijgen van de politie. Deze aanpak verlaagt de kosten en verhoogt de effectiviteit voor de betrokken ondernemers.'

Direct resultaat

Heeft het nieuwe camerabewakingssysteem zich in de praktijk al bewezen? Van den Ende knikt breed lachend. 'Al meteen de eerste avond hadden we twee ladingdieven te pakken. En het mooie is dat de kwaliteit van de camerabeelden zo hoogwaardig is dat ze ook echt kunnen dienen als bewijsmateriaal voor het Openbaar Ministerie. En dat kan van veel beeldmateriaal zoals dat nu wordt gebruikt, niet worden gezegd. Vaak is daarop een lantaarnpaal niet van een boom te onderscheiden.' Hoe graag Van den Ende het ook zou willen, maar Secure Lane blijft voorlopig beperkt tot Nederlands grondgebied. 'Het zou logisch en handig zijn als ook België en Duitsland dit concept zouden introduceren. De A67 loopt immers verder door dan alleen tot de Nederlands-Duitse grens bij Venlo en ook op het traject Eindhoven-Antwerpen viert de transportcriminaliteit hoogtij. Ik ben bang dat het nog wel even kan duren voordat onze zuider- en oosterburen overgaan tot Secure Lane. Een dergelijk systeem vraagt immers nogal wat van de nationale wetgeving. Zo zijn de Duitsers bijvoorbeeld veel krampachtiger in het toestaan van kentekenregistratie. En dat is toch een wezenlijk onderdeel van het camerabewakingssysteem.'

Aanpakken

Verder steekt een stuurgroep heel erg veel energie in het oplossen van politiek bestuurlijke, juridische en organisatorische vraagstukken. 'Juist omdat we als CrimiNee! met zoveel partijen en disciplines op tal van vlakken samenwerken in verschillende regio's moeten er nogal wat verschillen worden overbrugd. Dat kost veel tijd en energie, maar uiteindelijk is een gezamenlijke publiek-private aanpak de enige manier om transportcriminaliteit echt aan te kunnen pakken', zo besluit Van den Ende vastbesloten.