

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2009

Nr. 42

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 november 2008

Tijdens het Algemeen Overleg op 3 april 2008 (Kamerstuk 21501–33, nr. 159) over de top 20 minst veilige parkeerplaatsen heb ik toegezegd in samenspraak met de sector te inventariseren welke initiatieven er bestaan ten aanzien van de «antipiratenknop» of «noodknop». Mede namens mijn ambtgenoten van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties wil ik u hierbij informeren over de uitkomsten van deze inventarisatie.

De problematiek is uitgebreid besproken met onder meer vertegenwoordigers van de partijen uit het in oktober 2004 gesloten Convenant Aanpak Transportcriminaliteit, de Stichting Aanpak Voertuig Criminaliteit, het Nederlands Normalisatie Instituut, de beveiligingssector en politiediensten. De partijen staan achter de hierna geschetste aanpak. In het navolgende wil ik u informeren over de systematiek en werking van de noodknop, de huidige toepassing van de noodknop in de vrachtsector, ervaringen in andere sectoren en de vervolgaanpak.

Systematiek en werking van een noodknop

De noodknop in een voertuig is onderdeel van een keten. Voor een optimale werking van dit systeem is het van belang dat alle schakels in deze keten goed in onderlinge samenhang werken. Via de noodknop wordt een noodsignaal afgegeven aan een Particuliere Alarm Centrale (PAC). De meldingen worden, na verificatie door een PAC, gemeld aan de verantwoordelijke politiedienst, die dan actie kan ondernemen.

De noodknop-apparatuur moet in de toekomst voldoen aan de richtlijnen voor de Europese normstelling voor tracking- en tracing-apparatuur en inbouw in mobiele objecten. Het laatste deel van deze CEN-norm is op 8 augustus 2008 vastgesteld en zou uiterlijk in november 2008 gepubliceerd moeten worden. Daarna zal gecertificeerde apparatuur op de markt komen.

In het in 2004 gesloten Actieplan Veilig Ondernemen zijn afspraken gemaakt over de organisatie en opvolging van elektronische alarmen voor vaste objecten. Alarmmeldingen via de «noodknop» in vrachtwagens zullen vergelijkbare procedures moeten volgen en aan dezelfde eisen moeten voldoen. Dit zal ook moeten gaan gelden voor overvalalarmen die worden afgegeven in of vanuit de directe omgeving van het voertuig. In enkele sectoren, bijvoorbeeld het geld- en waardetransport en de beveiligingsbranche, wordt gewerkt aan de verbetering van landelijke afspraken over alarmopvolging.

In het overleg met de diverse direct betrokken partijen werd overigens geconstateerd dat het gebruik van alarmknoppen in het vervoer alleen effectief is, als er in diverse landen in Europa gevolg aan wordt gegeven. Hiervoor is een belangrijke taak weggelegd voor de verschillende netwerken van PAC's en de politiediensten waarbij de nationaal erkende meldkamers kunnen zorgdragen voor lokale alarmopvolging door de politiediensten.

Toepassing in de vrachtsector

Tegenwoordig worden de hier aan de orde zijnde beveiligingssystemen in feite alleen standaard in de duurste klassen personenauto's ingebouwd. In de praktijk is slechts een beperkt deel van de vrachtauto's om verzekerings-technische eisen en/of in opdracht van de verlader voorzien van een soortgelijk systeem. Dan betreft het veelal voertuigen van de grotere bedrijven die kostbare lading vervoeren. Met name de hightech-branchen en de verzekeringsbranche eisen al enkele jaren een Europese alarmopvolging.

Er is dus geen sprake van het standaard inbouwen van dergelijke systemen in vrachtvoertuigen door fabrikanten. Volgens informatie van TLN bedragen de kosten die met de inbouw achteraf gemoeid zijn circa € 2 000. De kosten voor een contract met een PAC in verband met de alarmopvolging bedragen circa € 250 per voertuig per jaar. Bij grote contracten worden kortingen gegeven: TLN leden betalen bijvoorbeeld € 75 per jaar per voertuig.

Bepaalde fabrikanten, bijvoorbeeld Volvo Trucks, bieden sinds kort de optie aan om bij aflevering een boordcomputer in te bouwen, waarvan een noodknop deel uitmaakt. Alarmopvolging kan met een abonnement via een PAC gegarandeerd worden. Dergelijke systemen zijn ook achteraf in te bouwen. Bekend is dat een aantal transportbedrijven initiatieven neemt om dergelijke systemen in hun voertuigen in te bouwen.

Effectiviteit van de «anti-piratenknop» in de transportsector

Er is tot op heden bij mijn weten nergens in Europa systematisch onderzoek uitgevoerd naar de effectiviteit van de noodknop in het vrachtvervoer; er is slechts gefragmenteerde informatie beschikbaar. Zo geeft een gecertificeerde PAC aan, dat deze in het laatste jaar 9 meldingen gehad heeft over gestolen vrachtvoertuigen. Daarvan was er één uitgerust met een «noodknop». Door het gebruik van de noodknop en adequate alarmopvolging kon diefstal uiteindelijk worden voorkomen. De overige 8 voertuigen zijn alle na langere tijd, veelal zonder (volledige) lading, teruggevonden.

Daarnaast is een aantal kwalitatieve noties over de inzetbaarheid en effectiviteit van de noodknop naar voren gekomen. De werking van «anti-piraten»systemen hangt af van de wijze waarop meldingen geverifieerd kunnen worden, zoals bijvoorbeeld met een spreek-luister-verbinding. Naarmate het aantal nodeloze meldingen daalt, zal de effectiviteit van de

noodknop en daarmee ook die van de inzet van de politie naar verwachting vergroot worden. De effectiviteit van «noodknop systemen» is ook sterk afhankelijk van de snelheid van melden door de eigenaar – gebruiker.

Van noodknoppen lijkt geen of weinig preventieve werking uit te gaan, tenzij ze op grote schaal worden toegepast. Noodknoppen hebben vooral waarde als het delict al gepleegd is of als een dreiging daartoe duidelijk is. Met name vergroot een melding de mogelijkheid tot een snelle opsporing. In de praktijk lijken de verwachtingen dan ook regelmatig te hoog gespannen. Zo lijken potentiële gebruikers vaak te denken, dat een druk op de knop automatisch betekent dat de politie direct ter plaatse komt. Dit is – zoals hierboven beschreven – niet het geval. De noodknop heeft wél een psychologische werking. Hij biedt de chauffeur een bepaalde mate van geruststelling op momenten dat er een dreiging is: op deze momenten kunnen zij contact hebben met een vertrouwde basis en hun verhaal kwijt bij de PAC.

Toepassing noodknop in andere sectoren

Om het beeld ten aanzien van het gebruik en het effect daarvan te completeren, wijs ik graag op het volgende. In het kader van de verbetering van de beveiliging van ambulances en ambulancepersoneel en het vergroten van de pakkans van de daders van geweldsdelicten en/of andere strafbare feiten, wordt gekeken naar diverse opties als bijvoorbeeld de noodknop en de inzet van camera's. Deze opgedane ervaringen kunnen in andere sectoren gebruikt worden.

Ten behoeve van de sociale veiligheid van de reizigers en het personeel in het Openbaar Vervoer in Nederland zijn openbaar vervoermiddelen bijna altijd voorzien van noodknoppen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van ofwel een stille melding (waarbij de verkeerscentrale van het vervoersbedrijf alleen uitluistert en zo nodig actie onderneemt) ofwel het normale alarm, waarbij er tweezijdig contact tussen de verkeerscentrale en de bestuurder, van het voertuig is. Via de verkeerscentrale worden zo nodig en op basis van vooraf gemaakte afspraken hulpdiensten ingeschakeld. OV bedrijven zijn positief over de noodknop en zien deze als een noodzakelijke voorziening. Voor het OV is evenmin systematisch onderzoek gedaan naar de effectiviteit van de noodknop.

Door de minister van Binnenlandse Zaken is het programma Veilige Publieke Taak opgezet. Dit programma is gericht op de veiligheid van werknemers met een publieke taak, waaronder op de ambulance en bij de brandweer. Ook uit deze sectoren is tot op heden geen systematische informatie over de effectiviteit van de noodknop beschikbaar.

Tot slot

In overleg met de sector zal gekeken worden welke initiatieven er mogelijk zijn om de installatie en het effectieve gebruik van noodknoppen te stimuleren en wat de rol van de diverse publieke en private partijen hierin kan zijn. Een geschikt platform hiervoor is het overleg over het tweede Convenant Aanpak Transportcriminaliteit, dat naar verwachting volgend jaar onder regie van het ministerie van Economische Zaken tot stand zal komen. Daarbij wordt tevens de samenwerking gezocht met België, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings