

# **Synthesedocument**

## **Automatic Number Plate Recognition**

### **(VAST ANPR-NETWERK)**

Versie 1.5 - 21 mei 2012

Johan DE PAEPE (Korpschef PZ Sint-Niklaas)  
Geert DE RYCKE (Vlaams Gewest, afdelingshoofd EMT)  
Ben HELSEN (Vlaams Gewest, Directeur-ingenieur sectie VHS (EMT))  
Roger LEYS (Korpschef PZ Regio Turnhout)  
Wim REDIG (Diensthoofd federale Wegpolitie Antwerpen)  
Geert SMET (Korpschef PZ Voorkempen)

## Management Summary

Zowel de Vlaamse overheid als de geïntegreerde politie werken aan leefbaarheid en veiligheid. Zo weinig mogelijk verkeersslachtoffers, een dynamische aansturing van het verkeer en meer veiligheid op onze wegen zijn daarbij concrete prioriteiten. Naast de reeds beproefde recepten kan het met de huidige technologische mogelijkheden niet anders dan dat we ook deze technieken aanwenden in ons beleid om de veiligheid te verhogen. In dit document wordt meer specifiek gekeken naar de mogelijkheden van een **vast ANPR-netwerk**.

Belangrijk is evenwel, als het gaat over de modaliteiten van dit vast ANPR-netwerk, dat we stilstaan bij het belang van een **gemeenschappelijke standaard**. Niet alle overheden hebben immers dezelfde financiële mogelijkheden. Ook timingen zullen verschillen en naar de inhoud toe hebben alle partners misschien ook wel verschillende behoeften. Een uniforme standaard in combinatie met een aantal zelf te kiezen "functionaliteiten" laat toe te werken in functie van de behoeften en de mogelijkheden van de klant, zónder het gevaar voor een lappendeken aan individuele initiatieven.

Het vast ANPR-netwerk dat in dit document uitvoerig wordt toegelicht, registreert het kenteken van een voertuig inclusief de nationaliteit. Op basis van deze gegevens kan er in het kader van de **verkeershandhaving** bijvoorbeeld worden gewerkt, op slukverkeer, op overdreven snelheid, op toegangsverboden, op tussenafstanden, op overladen vrachtwagens en op inhaalverboden. Het is ook mogelijk aan **verkeerskundige beeldvorming** via versleutelde gegevens te doen om accurate verkeersinformatie te kunnen verspreiden (reistijden) en om beleidskeuzes te kunnen maken (bv. verlengen opritten). Om bijvoorbeeld misdrijven op te helderen wordt gedacht aan de **politie online data-analyse**. Om inbreuken, zoals niet verzekerd voeren, sneller op te sporen, kunnen er **listings** worden gekoppeld aan het vast ANPR-systeem. Het systeem zal dan een signaal versturen naar de politie om het niet-verzekerd voertuig te onderscheppen. Om dit alles te realiseren, kan het ANPR-systeem worden gebruikt in combinatie met bewakingscamera's, sensoren (bv. hoogte) en detectielussen.

Essentieel in dit verhaal is de juridische verankering. De stringente principes van zowel de Camerawet, de Privacywet en de Wet op het Politieambt moet strikt worden bewaakt en nageleefd. Enkel op die wijze kan en zal het precaire evenwicht tussen het algemeen belang en de persoonlijke levenssfeer worden behouden. Om die reden dan ook is de gouden stelregel doorheen dit document het "**need to have**"-principe. Dit principe keert ook weer als het gaat over de informatiedoorstroming. Er zal punctueel worden bepaald welke informatie op welk moment op welke wijze naar welke bestemming mag en zal worden verstuurd.

De lezer zal tenslotte merken dat dit initiatief getuigt van een geïntegreerde aanpak waarin tal van partners, zowel op lokaal, regionaal als federaal, worden betrokken.

# Inhoudstafel

	<b>Management Summary</b>	<b>1</b>
	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>1  </b>	<b>Visie</b>	<b>4</b>
<b>2  </b>	<b>Automatic Number Plate Recognition (ANPR)</b>	<b>6</b>
	2.1   Voorafgaand	6
	2.2   Wat doet een vast ANPR-netwerk precies ?	6
	2.3   Wat is het nut van een dergelijk systeem ?	6
<b>3  </b>	<b>Andere (compatibele) technologieën</b>	<b>8</b>
	3.1   Bewakingscamera's	8
	3.2   Sensoren	8
	3.3   Detectielussen in het wegdek	8
	3.4   Toekomstige sensoren	8
<b>4  </b>	<b>Mogelijke functionaliteiten</b>	<b>9</b>
	4.1   Verkeershandhaving	9
	4.2   Verkeerskundige beeldvorming via versleutelde gegevens	10
	4.3   Politie-offline data-analyse	10
	4.4   Listings	10
	4.5   Beheer	10
<b>5  </b>	<b>De juridische verankering</b>	<b>12</b>
	5.1   Voorafgaand	12
	5.2   Een vast ANPR-netwerk – juridisch kader	12
<b>6  </b>	<b>Potentiële partners</b>	<b>15</b>
<b>7  </b>	<b>Informatica</b>	<b>16</b>

## Inleiding

Op 5 juli 2011 werd met akkoord van het kabinet van minister Hilde Crevits een stuurgroep samengesteld met het oog op een analyse van de mogelijkheden van een vast ANPR-netwerk.

Dit synthesedocument is één van de resultaten van deze denkoefening. Het beoogt op een overzichtelijke en bevattelijke wijze de mogelijkheden van vaste ANPR-apparatuur weer te geven, al dan niet in combinatie met andere, reeds bestaande technologieën.

Naast dit document werden tevens 2 schematische voorstellingen uitgewerkt, respectievelijk met betrekking tot :

- De functionaliteiten
- De actoren

U vindt deze schematische voorstellingen in bijlage.

Het gemeenschappelijk vertrekpunt van de gehele denkoefening omtrent de mogelijkheden inzake ANPR bestaat vooreerst in het groeiend besef dat tal van overheidsdiensten, zowel lokaal, regionaal als federaal, de beschikbare technologieën willen aanwenden om hun doelstellingen te bereiken.

Daarnaast is tevens het inzicht ontstaan dat we hierbij moeten streven naar een uniforme standaard, zodat de systemen, met respect voor de individuele behoeften, keuzes en financiële mogelijkheden van alle partners, in de toekomst met elkaar kunnen communiceren. Dat betekent maatwerk in functie van de wensen van de klant.

Tenslotte onderschrijft de stuurgroep het belang om projecten in dit kader en meer bepaald het gebruik van camera's af te toetsen aan de wettelijke criteria inzake de persoonlijke levenssfeer.

Indien er consensus bestaat over de aanpak en visie zoals die kort in dit document worden omschreven, kan worden gewerkt aan een lastenboek onder de vorm van een aankoopcentrale. Elk bestuur (stad, gemeenteraad, politiedienst, ...) zal daardoor per eenvoudige bon kunnen bestellen in het kader van dit raamcontract.

Omwille van het voorgaande werd derhalve bewust gekozen voor een geïntegreerde aanpak.

De lezer vindt in dit synthesedocument achtereenvolgens :

- Een algemene visietekst
- Een omschrijving van een vast ANPR-netwerk
- Een omschrijving van enkele andere (compatibele) technologieën
- Een beschrijving van de mogelijke functionaliteiten
- Een juridische toelichting
- Een overzicht van de partners
- Een aantal scenario's met betrekking tot het informatica-concept

## 1 | Visie

Eén van de sleutelbegrippen in de beleidsbrief van Minister Crevits is verkeersveiligheid. Om een coherent beleid te kunnen voeren rond deze prioriteit wordt steeds gewerkt rond drie peilers, ook wel de drie E's genoemd : Education, Engineering en Enforcement. Via "education" wordt er actief gesleuteld aan gedragsverandering, daar waar "engineering" staat voor het aanpakken van de weginfrastructuur *sensu lato* ter preventie van incidenten en ten dienste van de verkeersvlotheid.

"Enforcement" behelst het sluitstuk van het drieluk en staat voor handhaving.

De minister wenst in **eerste instantie** haar politiek inzake handhaving verder te zetten, waarbij de globale aanpak wordt geënt op het Europees verkeersveiligheidsprogramma 2011-2020. Zo waren er de voorbije jaren op diverse fronten doorbraken op het vlak van het gebruik van innovatieve technieken.

Eén van deze innovatieve handhavingstechnieken is de trajectcontrole op basis van ANPR camera's. De techniek werd dan ook opgenomen in de beleidsbrief met het oog op een verdere uitbouw en verspreiding. Op snelwegen lijkt dit een evidente keuze, maar ook op het onderliggende wegennet kan deze techniek op tal van plaatsen betere resultaten boeken dan het gebruik van de actuele klassieke flitspalen.

In **tweede instantie** wil Minister Crevits blijven investeren in het dynamisch verkeersmanagement (DVM). Met behulp van DVM kan de wegbeheerder het verkeer sturen in functie van het tijdstip en de omstandigheden. De beleidsvisie "Uitbouw van een dynamisch verkeersmanagement op het Vlaamse autowegennet" vormt de leidraad om de dynamische verkeersinfrastructuur te implementeren en optimaliseren.

Een efficiënt DVM is evenwel pas mogelijk als we een volledig en betrouwbaar beeld hebben van de verkeerssituatie. Die informatie kan mede worden bekomen als er een efficiënt netwerk van camera's wordt geplaatst. Het netwerk van nummerplaatherkenningscamera's (ANPR), dat hoofdzakelijk wordt opgebouwd uit camera's die actueel een louter verkeerskundige functie hebben en wordt aangevuld met camera's uit handhavingsinstallaties, is in deze van doorslaggevend belang.

**Tenslotte** focust de Europese ITS richtlijn zich ondermeer op een verhoging van de veiligheid van parkings voor vrachtwagens. Eén van de technieken die hiervoor in aanmerking komen zijn nummerplaatherkenningscamera's. Zij detecteren verdachte voertuigen of verdachte gedragingen van weggebruikers en alarmeren vervolgens de politiediensten.

De minister staat, door het groeperen van al deze initiatieven en/of de eruit voortvloeiende data, een geïntegreerde aanpak voor om op die wijze bij te dragen tot de verkeersveiligheid op onze wegen.

Net zoals de Vlaamse overheid wil ook de geïntegreerde politie haar bijdrage leveren aan de maatschappelijke veiligheid en leefbaarheid. Daartoe heeft men de kaart van de Excellente Politiezorg getrokken (EPZ)<sup>1</sup>.

EPZ laat zich onder meer kenmerken door een informatiegestuurde werking<sup>2</sup>. De informatiegestuurde politiezorg (IGPZ) of "intelligence led policing" staat concreet voor

---

<sup>1</sup> X, *Nationaal Veiligheidsplan 2012-2015*, 8.

<sup>2</sup> W. BRUGGEMAN, J.-M. VAN BRANTHEGEM, D. VAN NUFFEL, *Naar een excellente politiezorg*, Politeia, 2007, 7-10.

*de voortdurende zorg van de geïntegreerde politie om op basis van informatie [...] de organisatie [...] aan te sturen*<sup>3</sup> om zo haar doelstellingen te helpen bereiken.

Concreet betekent dit dat de geïntegreerde politie op een zo efficiënt mogelijke wijze nuttige informatie moet verzamelen om op basis daarvan gericht bepaalde veiligheids- en/of samenlevingsproblemen aan te kunnen pakken<sup>4</sup>.

Om dit te concretiseren, wordt uiteraard ook gebruik gemaakt van de technische evoluties die zich voltrekken. Om die reden spreekt met in dit verband ook van "technology led policing". Het Nationaal Veiligheidsplan 2008-2011 voorzag ook expliciet in een strategisch project "gebruik van nieuwe technologieën"<sup>5</sup>. Het Nationaal Veiligheidsplan 2012-2015 herneemt dit engagement en voorziet zelfs in de oprichting van een expertisecentrum terzake, namelijk een "Centrex voor innovatie en nieuwe technologieën"<sup>6</sup>.

Een vast ANPR-netwerk is één voorbeeld van "hoe techniek ten dienste kan staan van de veiligheid" en kan ons inziens dan ook ten zeerste bijdragen aan de mobiliteit en de (verkeers)veiligheid in onze samenleving.

Uit de veiligheidsmonitor 2008-2009 mocht alvast blijken dat onaangepaste snelheid in het verkeer (> 60%) en agressief verkeersgedrag (32 tot 45%) bekommernissen zijn die leven in onze de samenleving. Meer recente bevragingen bevestigen deze fenomenen als bronnen van onveiligheid(sgevoelens).

---

<sup>3</sup> *Ibidem*, 23.

<sup>4</sup> Voor de prioriteiten dienaangaande worden zowel een Nationaal Veiligheidsplan als Zonale Veiligheidsplannen opgesteld in overleg met de bevoegde autoriteiten.

<sup>5</sup> X., *Nationaal veiligheidsplan 2008-2011*, 57-58.

<sup>6</sup> X., *Nationaal veiligheidsplan 2012-2015*, 21.

## 2 | Automatic Number Plate Recognition (ANPR)

### 2.1 | Voorafgaand

Automatische nummerplaat- of kentekenherkenning maakt sinds lange tijd furore in het buitenland, onder meer in Groot-Brittannië en Nederland. Ook in ons land pionieren een aantal partijen in deze materie, zoals bijvoorbeeld het Agentschap Wegen en Verkeer en enkele politiezones.

Voorafgaand willen we opmerken dat dit synthesesdocument énkél de vaste ANPR-netwerken beoogt.

Vaste ANPR-netwerken zijn systemen die vooreerst kunnen worden bevestigd aan reeds bestaande constructies (bruggen, portalen met dynamische-borden, verlichtingspalen ...). Daarnaast kunnen ze ook autonoom worden opgenomen in de bestaande infrastructuur, zoals aan op- en afrittencomplexen of parkings langsheen de autosnelwegen, maar ook langs gewestwegen die steden en gemeenten met elkaar verbinden, dorpskernen, winkelcentra, ... Het spreekt voor zich dat bij de praktische uitvoering van dit project steeds zal getracht worden om een maximale integratie na te streven in de bestaande structuren, dit vanuit een kostenbesparend oogpunt.

### 2.2 | Wat doet een vast ANPR-netwerk precies ?

Een vast ANPR-netwerk is een systeem dat automatisch een aantal data verzamelt. Middels voldoende camera's boven of naast de rijbaan worden van elk passerend voertuig de volgende gegevens geregistreerd :

- Nummerplaat
- Nationaliteit
- Betrouwbaarheid van de juistheid van voorgaande gegevens in %
- Foto van de nummerplaat
- Foto van het totaalbeeld

Daarnaast houdt het systeem telkens ook het precieze tijdstip en de precieze locatie bij.

### 2.3| Wat is het nut van een dergelijk systeem ?

Het is voor overheidsdiensten onmogelijk om permanent overal aanwezig te zijn. Zo kan het Vlaams Gewest de verkeersstromen enkel in kaart brengen met behulp van technologische hulpmiddelen. Ook voor de politie betekent een dergelijk systeem een wereld van verschil, aangezien de efficiëntie ervan vele malen hoger ligt dan die van het menselijk oog.

Het systeem heeft dus enerzijds een beleidsmatig belang, omdat het toelaat het gebruik van ons wegennet grondig te bestuderen (reistijdinformatie, herkomst-bestemming, ...). Daardoor kunnen er gerichte infrastructurele of andere maatregelen getroffen worden en kunnen we ook de weggebruiker in realtime informeren over de respectieve verkeerssituatie.

Anderzijds heeft het systeem een niet onaanzienlijke operationele meerwaarden. Naast verschillende verkeershandhavingsmogelijkheden (trajectcontrole, vrachtwagensluizen, toegangsverbod, ...), kan dit systeem voor de politiediensten, mits een juridisch verankerde koppeling aan bepaalde databanken, ingezet worden voor het opsporen van bijvoorbeeld niet-verzekerde of gestolen voertuigen.

Tenslotte onderschrijft de stuurgroep de sterke geïntegreerde aanpak door en ten behoeve van de verschillende partners, omdat wordt gestreefd naar één systeem dat ten dienste staat van alle betrokken partijen. Door dergelijke geïntegreerde aanpak

ontstaat een win-win situatie zowel inzake partijen (gedeelde kosten) als inzake functionaliteiten.

Het maatschappelijk nut van een dergelijk systeem manifesteert zich met andere woorden op het vlak van de verkeersveiligheid in het algemeen, de verkeershandhaving in het bijzonder alsook in de preventie en bestrijding van criminaliteit.



### 3 | **Andere (compatibele) technologieën**

Naast ANPR zijn er nog een aantal andere technologieën die actueel reeds door de overheid worden gebruikt in het (handhavings)beleid. Bovendien staan technologieën nooit stil en moet het de betrachting zijn om deze steeds verder te ontwikkelen.

We moeten dus rekening houden met de snelle evolutie en de blijvende groei van technische mogelijkheden waardoor een uitwerking op grotere schaal aangewezen is.

We omschrijven de actueel gebruikte technologieën hieronder kort.

#### 3.1 | **Bewakingscamera's**

Bewakingscamera's kunnen in combinatie met een ANPR-systeem foto's nemen van de voor- en de achterkant van het voertuig, alsook overzichtsbeelden genereren. De beelden blijven een beperkte tijd ter beschikking van de overheid, zodat retroactieve opzoekingen mogelijk worden.

#### 3.2 | **Sensoren**

Enkele voorbeelden van verschillende types sensoren :

De hoogtesensor bijvoorbeeld laat toe om na te gaan of vrachtwagens een vrachtwagenverbod negeren. In combinatie met het ANPR-systeem kan op die wijze semi-automatisch geverbaliseerd worden.

Weegsensoren geven op hun beurt aan of een passerend voertuig (mogelijk) overladen is. Dit systeem laat geen automatische verbalisering toe, aangezien er na interceptie moet worden nagegaan of er werkelijk sprake is van overlading. Het systeem is in dit opzicht dus indicatief, en werkt als pre-selector sterk efficiëntie verhogend.

#### 3.3 | **Detectielussen in het wegdek**

Deze lussen leveren de overheid informatie op met betrekking tot de aard en de lengte van de passerende voertuigen, de snelheid, de bezettingsgraad en de volgtijd.

#### 3.4 | **Toekomstige sensoren**

Het systeem dient in die mate open en dus toekomstgericht te zijn om op termijn ook de output-data van andere types sensoren mee te nemen. Radio Frequency Identification (RFID) zou hiervan een voorbeeld kunnen zijn.

## 4 | Mogelijke functionaliteiten (zie bijlage)

De werkgroep heeft op basis van een bevraging van de behoeften bij alle betrokkenen een aantal mogelijke functionaliteiten gedetecteerd. Deze functionaliteiten zijn containerbegrippen die weergeven waarvoor men de verschillende systemen (desgevallend geïntegreerd) kan gebruiken.

In concreto gaat het in een eerste fase om (1) verkeershandhaving, (2) verkeerskundige beeldvorming via versleutelde gegevens, (3) politionele offline data-analyse, (4) listings en tenslotte (5) het beheer.

### 4.1 | Verkeershandhaving

Om het verkeer veiliger te maken, kan het ANPR-systeem in combinatie met de andere technologieën, niet noodzakelijk allen vervat in het basiscontract, bijdragen aan :

#### **HET TERUGDRINGEN VAN HET AANTAL OVERLADEN VRACHTWAGENS (WEIGH IN MOTION)**

*Weigh In Motion combineert de ANPR-technologie met lussen in het wegdek die potentieel overladen vrachtwagens detecteren, zodat deze verderop uit het verkeer kunnen worden gehaald voor een asweging.*

#### **HET BEVORDEREN VAN HET RESPECTEREN VAN DE TUSSENAFSTANDEN TUSSEN VRACHTWAGENS**

*Het systeem "tussenafstanden" koppelt de ANPR-technologie aan het onbemand vaststellen van de tussenafstand tussen vrachtwagens middels camera's en lijnen op het wegdek.*

#### **CONTROLE VAN INHAALVERBODEN (LOKAAL OF OVER EEN TRAJECT)**

*Het systeem laat toe om inhaalverboden op bepaalde plaatsen of over bepaalde trajecten te handhaven.*

#### **SNELHEIDSHANDHAVING MIDDELS TRAJECTCONTROLE**

*De punctuele snelheidscontroles kunnen middels dit systeem worden aangevuld met trajectcontroles zodat de gemiddelde snelheid over een welbepaald traject wordt bewaakt. Op die manier zal de gedragswijziging van automobilisten zich niet beperken tot de directe omgeving van bijvoorbeeld een flitspaal.*

#### **HET TEGENGAAN VAN SLUIKVERKEER**

*Het ANPR-systeem kan in combinatie met bijvoorbeeld een hoogtesensor nagaan of vrachtwagens het stadscentrum doorkruisen om te laden en/of te lossen, dan wel om tijd te winnen. In dit laatste geval is er sprake van sluikverkeer en kan er geverbaliseerd worden.*

#### **HET VERRICHTEN VAN TOEGANGSCONTROLE**

*Sommige straten zijn enkel toegankelijk voor bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Door het ANPR-systeem te koppelen aan een zogenaamde white list, in concreto een lijst met de kentekens van alle voertuigen die daar wél mogen passeren, is het mogelijk alle andere voertuigen te verbaliseren en, net zoals bij de andere systemen, de objectieve pakkans te verhogen.*

Verschillende bovenstaande handhavingsinstallaties zijn actueel reeds in 'uitrol-fase' als projecten bij AWW. De data die de ANPR-camera's in deze projecten verzamelen zullen ook worden gekoppeld in het netwerk beschreven in dit document.

## 4.2 | Verkeerskundige beeldvorming via versleutelde gegevens

Naast een repressief optreden is er een grote noodzaak om het verkeer te analyseren met het oog op een gericht beleid (aanleg parkings, ingebruikname spitsstrook, verlengen afritten, mobiliteitsbeleid, ...) en het verstrekken van realtime verkeersinformatie.

Het ANPR-systeem laat toe om reistijden in kaart te brengen, tellingen te verrichten, herkomst en bestemming na te gaan, de bezettingsgraad te bepalen en dat alles te exporteren in een GIS-toepassing (geolocatie).

Belangrijk is hier aan te stippen dat de gegevens onomkeerbaar versleuteld worden *alvoren*s ze worden verstuurd naar de niet-politionele gebruiker. Op die manier worden geen traceerbare gegevens, maar louter statistische data gegenereerd.

## 4.3 | Politionele offline data-analyse

De gegevens (data en beelden) die via de omschreven technologieën en binnen het juridische *framework* worden verzameld, blijven voor een bepaalde tijd beschikbaar voor de bevoegde diensten.

Daardoor kunnen deze diensten retroactieve opzoeken verrichten via queries, eenvoudige bevragingen of nazicht van bestaande beelden.

De gegevens kunnen eveneens worden geëxporteerd naar analyseprogramma's die o.m. politionele beeldvorming toelaten, bijvoorbeeld in het kader van de rondtrekkende dadergroeperingen of ernstige geweldsdelicten. Vermeldenswaard in dit opzicht is de problematiek van de ladingsdiefstallen op parkings nabij de autosnelwegen, een problematiek die nauw aanleunt bij de diverse projecten om de vrachtwagenparkings volgens de vigerende normen te beveiligen.

## 4.4 | Listings

Om toe te laten dat het systeem "op zoek gaat" naar zaken die niet in orde zijn, is het noodzakelijk om het systeem te koppelen aan lijsten die al deze zaken bevat. Deze zogenaamde black lists kunnen bijvoorbeeld gekoppeld worden aan de betaling van de Vlaamse verkeersbelasting en kan bijvoorbeeld alle wegens diefstal geseinde kentekens en alle niet-verzekerde voertuigen bevatten. Deze black list wordt samengesteld door een aantal gegevens uit de Vlaamse gegevensbanken en uit de Algemene Nationale Gegevensbank (ANG) te downloaden.

Naast de black lists bestaan er ook een zogenaamde white lists met bijvoorbeeld -voor een welbepaalde locatie- de kentekens van de voertuigen die wél door een voor anderen afgesloten straat mogen, zoals bussen van De Lijn in bijvoorbeeld een winkel-wandel zone.

Tenslotte bestaat er eveneens de mogelijkheid om het systeem patronen te laten herkennen. Voertuigen die bijvoorbeeld op een korte tijdspanne meerdere autosnelwegparkings aandoen in beide richtingen, kunnen worden opgepikt door het systeem. Het gedragspatroon wijkt immers sterk af van dat van de modale weggebruiker, en kan mogelijk wijzen op criminele activiteiten.

## 4.5 | Beheer

Het is evident dat een systeem zoals kort beschreven in dit document ingebed moet worden in een duidelijk juridisch kader (zie infra). Daarnaast is er tevens nood aan een aspect "beheer", waarin de protocols/rechten worden hernomen, waarin de logging wordt geregeld, waarin de gebruikers worden beheerd en waarbinnen de technische bewaking geschiedt.

Concreet betekent dit dat de toegang tot het systeem en het gebruik ervan vooreerst strikt beperkt worden tot een aantal welbepaalde gebruikers voor telkens welbepaalde functionaliteiten. Bovendien zorgt het aspect beheer ook voor een actieve opvolging van enerzijds het eigenlijke gebruik van de systemen en anderzijds van het systeem zelf (defecten, sabotage, etc).

## 5 | De juridische verankering

### 5.1 | Voorafgaand

Het is essentieel dat het precaire evenwicht tussen de betrachtingen van de overheid en de persoonlijke levenssfeer van eenieder wordt bewaakt. Vandaar dat de stuurgroep bij het uittekenen van deze voorstudie met betrekking tot de infoflux steeds is vertrokken van het principe "need to have".

**Wat het vast ANPR-netwerk in zijn diversiteit ook genereert, de gegevens mogen enkel terechtkomen bij diegene die er verantwoordelijk voor is en er expliciete nood aan heeft.**

Het spreekt voor zich dat deze verantwoordelijke partij (de verwerker van het beeldmateriaal) middels protocolakkoorden met bijvoorbeeld een naburige politiezone alsnog kan overeenkomen om bepaalde gegevens onder specifieke omstandigheden te delen. Moeten wel vooraf uitgetekend en vastgelegd zijn en aangegeven worden aan de Privacy Commissie.

Daarnaast moeten de finaliteiten van de consultatie van de databestanden eveneens uitgewerkt worden en in een juridisch kader bekeken worden.

In wat volgt, lichten we kort de meest essentiële juridische bakens toe. Voor een uitgebreide studie terzake verwijzen we graag naar de Praktijkgids Cameratoezicht<sup>7</sup>, waarin ook de belangrijkste referenties inzake wetgeving, rechtspraak en rechtsleer werden opgenomen.

### 5.2 | Een vast ANPR-netwerk – juridisch kader

Een vast ANPR-netwerk zoals in dit document wordt omschreven, valt onder het toepassingsgebied van de Camerawet<sup>8</sup>. Dat standpunt werd in 2009 ingenomen door de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken, daarin geruggensteund door de Commissie ter Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer<sup>9</sup>.

Daarnaast moet uiteraard ook rekening worden gehouden met de algemene principes van de Privacywet én mogelijke afwijkingen middels bijzondere wetgevingen. Tenslotte moet men voor politionele toepassingen tevens rekening houden met de artt. 44/1 e.v. van de Wet op het Politieambt waarin de principes van de politionele informatiehuishouding worden hernomen.

#### • *Wat is de aard van het systeem ?*

De Camerawet maakt vooreerst een onderscheid tussen de verschillende plaatsen waar men een dergelijk systeem kan aanbrengen, gaande van een systeem in iemands privé-vertrekken tot een systeem op de openbare weg. Daarnaast zijn er verschillende bepalingen omtrent het statisch, dan wel mobiel karakter van de installatie.

Een vast ANPR-netwerk kan worden beschouwd als een vast observatiesysteem op een niet-besloten plaats.

Dit type installatie is onderworpen aan de strengste wettelijke criteria, met name :

<sup>7</sup> T. DE SCHEPPER (ed.), Praktijkgids Cameratoezicht, Brussel, Politeia, 2011.

<sup>8</sup> Wet 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's, B.S. 31 mei 2007, gewijzigd door de Wet 12 december 2009 houdende wijziging van de Wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's, B.S. 18 december 2009.

<sup>9</sup> Schriftelijke vraag nr 112 van H. Bogaert van 28/07/2009.

- De finaliteit van het systeem moet rechtmatig zijn. Dat betekent concreet dat het systeem als doel mag hebben :
  - Om onmiddellijk in te grijpen bij incidenten; (openbare orde/misdrijven)
  - Om bewijzen te verzamelen van misdrijven en schade; (te voorkomen, op te sporen, vast te stellen)
  - Om daders en slachtoffers op te sporen en te identificeren;
  - Om aan bewaking te doen op evenementen; (openbare orde)
  - Om overlastfenomenen vast te stellen. (art 135 NGW)
- Het belang van de gemaakte beelden moet in verhouding staan tot de inperking van de persoonlijke levenssfeer (proportionaliteit)
- Pictogrammen moeten het gebruik van de installatie aankondigen;
- De opgeslagen gegevens moeten kunnen worden ingekeken door het "voorwerp" van de opname; (niet noodzakelijk – zie wettelijke bepaling van toepassing op de databestanden)
- Er is een plicht tot voorzorg inzake (1) discretie en (2) de toegang tot het systeem en
- Er is een bijzondere procedure die moet worden gevolgd van de niet-besloten plaatsen.

☛ *Welke procedure moet worden gevolgd ?*

- Vooreerst moet een verantwoordelijke voor de verwerking worden aangeduid.
- De verantwoordelijke voor de verwerking moet vervolgens een veiligheidsdossier samenstellen met daarin de overwegingen waarom men, al dan niet, zou opteren voor een dergelijke installatie.
- Eens het dossier klaar is, wordt dit door de verantwoordelijke voor de verwerking overgemaakt aan de korpschef die een gemotiveerd veiligheidsadvies schrijft bij het veiligheidsdossier.
- Het veiligheidsdossier en het advies van de korpschef worden overgemaakt aan en besproken op de gemeenteraad die zich zal uitspreken over het advies én die een wettelijk advies zal opstellen. Dit advies is bindend.
- Het gehele dossier keert terug bij de verantwoordelijke voor de verwerking die vervolgens een beslissing zal nemen omtrent het al dan niet plaatsen van de beoogde installatie.
- Indien men beslist de installatie met bijhorende pictogrammen te plaatsen, moet de verantwoordelijke voor de verwerking ten laatste de dag voor de plaatsing de Commissie ter Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer inlichten. Dit is de zogenaamde aangifte.

Voor autosnelwegen mag niet worden vergeten om de respectieve lokale autoriteiten en politiezones te betrekken in de procedure, aangezien zij bevoegd zijn.

☛ *Hoelang mag de installatie worden gebruikt ?*

In tegenstelling tot mobiele camera's, waar de duur van het gebruik in de tijd wordt beperkt, is de gebruiksduur van vaste installaties *in se* onbeperkt.

☛ *Wie mag de beelden bekijken ?*

De beelden van het vaste ANPR-netwerk mogen in realtime enkel bekeken worden door of onder toezicht van de politiediensten<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Art. 5, §4 Camerawet.

Achteraf, zo wordt actueel algemeen aangenomen, mag iedereen die onder het gezag valt van de "verantwoordelijke voor de verwerking" de beelden bekijken. (mits vooraf uitgewerkte gedragsregels/huishoudelijk reglement)

☛ *Hoelang mogen de beelden worden bewaard ?*

Het vaste ANPR-netwerk zal ook beelden maken en opslaan. Dat bleek reeds onrechtstreeks uit de mogelijkheid (supra) om beelden achteraf op te vragen en te bekijken.

De bewaring van die beelden moet uiteraard beperkt zijn in de tijd. De wetgever voorziet in een bewaarperiode van 30 dagen indien de beelden niet bijdragen tot het bewijzen van een misdrijf, van schade of van overlast, noch tot de identificatie van een getuige, slachtoffer of dader<sup>11</sup>.

Indien de beelden wel van enig nut zijn (gerechtelijke finaliteit), mogen ze langer worden bewaard. In dit geval worden ze neergelegd ter griffie en gelden de termijnen van het verval van de strafvordering.

☛ *Wat is de waarde van zo'n beeld ?*

Het beeld kan een bewijsstuk (aanwijziging; cfr Antigoon-rechtspraak) vormen in de gerechtelijke procedure, net zoals een getuigenis.

☛ *Wat is grensoverschrijdend cameratoezicht ?*

Grensoverschrijdend cameratoezicht is niet toegelaten en betekent dat je de camera richt op een plaats waarvoor de verantwoordelijke voor de verwerking niet bevoegd is. Een ANPR-camera die wordt ingezet voor de verkeersveiligheid mag niet "geheroriënteerd" worden naar de ingang van een particuliere eigendom. Indien nodig, moet de verantwoordelijke voor de verwerking maatregelen nemen om dit te voorkomen<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> Art. 4, § 1, 5° Privacywet. Op dit moment ALLEEN door politiediensten

<sup>12</sup> Ministeriële omzendbrief 10 december 2009, punt 1.4.

## 6 | Potentiële partners (zie bijlage)

Een project als dit kan enkel slagen als alle betrokken partners hun rol opnemen in de globale keten rond mobiliteit en (verkeers)veiligheid.

Om die reden sommen we de belangrijkste partners en hun respectieve plaats in het geheel op.

De Vlaamse overheid wil met haar actieve mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid actief bijdragen tot de doelstellingen van de Staten-Generaal Verkeersveiligheid om finaal het aantal verkeersdoden sterk te doen dalen. Het Vlaams Gewest herbergt een aantal diensten die nauw betrokken zijn bij deze doelstellingen. Het Vlaams Verkeerscentrum, de verschillende afdelingen die instaan voor het beheer van de gewestwegen en de beleidsontwikkeling terzake, de wegenbelastinginspecteurs, etc. Ook De Lijn is een potentiële partner.

Op het niveau van de steden en gemeenten zullen de bevoegde autoriteiten een cruciale rol spelen in de ontwikkeling van dit project. Op nationaal niveau (binnenlandse zaken) kunnen projecten rond bijvoorbeeld de beveiliging van parkings aansluiten bij dit initiatief.

De geïntegreerde politie van haar kant draagt op verschillende manieren bij tot de maatschappelijke veiligheid. Haar rol in dit verhaal kent meerdere dimensies.

Vooreerst zijn er de politiezones en de eerstelijnsdiensten van de federale politie die de (verkeers)veiligheid binnen hun zone of prioritair actieterrein willen bevorderen door gebruik te maken van modernere technologieën.

In het bijzonder kan daarbij verwezen worden naar de Gewestelijke Verwerkingscentra te Antwerpen en Gent waar bijvoorbeeld alle automatisch vastgestelde verkeersovertredingen kunnen toekomen.

Daarnaast zijn er verschillende actoren binnen de federale politie die een ondersteunende rol moeten spelen. Zo zal er op een bepaald moment moeten worden gereageerd op gegevens die door het systeem worden aangeleverd.

Naast een beperkt aantal lokale dispatchings, zullen ook de provinciale Communicatie- en InformatieCentra (CIC's) ondersteuning moeten bieden. Indien dat onhaalbaar blijkt, moet worden overwogen in hoeverre het detachement van de federale Wegpolitie bij het Vlaams Verkeerscentrum deze rol kan waarnemen.

Finaal zijn ook de Arrondissementele InformatieKruispunten van de federale politie en de Federale Gerechtelijke Politie betrokken.

Het lijkt ons evenzeer aangewezen oog te hebben voor private partners, zoals het Havenbedrijf. Het havengebied kent immers een sterk ontwikkeld wegennet mét bijzonder veel vrachtvervoer en de daarbij horende risico's.

Tenslotte mogen we de supranationale component niet uit het oog verliezen. Mobiliteit en (verkeers)veiligheid zijn geen louter lokale, regionale of zelfs nationale thema's. Een supranationale benadering is wenselijk.



## 7 | Informatica

Een installatie die de functionaliteiten bundelt zoals in dit synthesesdocument voorzien, heeft een weldoordachte "backbone" nodig, een structuur die de informatie snel en automatisch aflevert waar ze nodig is.

Essentieel is daarbij dat we ook hier het principe "need to have" hanteren. Enkel op die wijze wordt tegemoetgekomen aan een proportionele toepassing van deze technologie.

In wat volgt, vatten we kort samen wat het systeem doet én worden een aantal mogelijkheden doorlopen qua informatica-structuren.

### 7.1 | Universeel uitgangspunt

Ongeacht de gekozen structuur vangt alles aan met een registratie van gegevens door het ANPR-systeem op een welbepaalde locatie. Op deze locatie bevinden zich de ANPR-en desgevallend bewakingscamera's die de gecapteerde data (bijvoorbeeld de nummerplaat) ter plaatse opslaan op een lokale harde schijf.

*De ANPR-camera registreert het kenteken van een passerend voertuig. Indien aanwezig, nemen de bewakingscamera's beelden op van de voor- en achterkant van het voertuig.*

*In combinatie met een andere toepassing (zie punt 3), zoals de hoogtesensoren, kunnen gericht bepaalde kentekens geregistreerd worden met het oog op verbalisering.*

Vanop de locatie worden de gegevens vervolgens doorgegeven aan een zogenaamde dataserver. Dit kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld via GPRS, via WIFI, via Wimax of via de kabel.

*Het kenteken wordt samen met enkele foto's van het betrokken voertuig, bijvoorbeeld via een glasvezelkabel, overgemaakt aan en opgeslagen op een dataserver.*

Elke dataserver is op zijn beurt verbonden met "zijn" applicatieserver die de bekomen data verwerkt.

*Bij een gewone ANPR toetst de applicatieserver via een webapplicatie het inkomende kenteken aan een aantal bestaande databanken. Is het voertuig verzekerd (VERIDASS), staat het geseind (ANG, SIS), ...? Hierbij kunnen ook bestanden van een ander land worden gebruikt. Actueel gebruikt de PZ Regio Turnhout bijvoorbeeld verschillende bestanden van de Nederlandse KLPD.*

*Bij een ANPR in combinatie met een andere technologie (hoogtesensor, weegsensor, doorgangsverbod, ...) zal de applicatieserver de data doorgeven aan een vooraf gedefinieerde partner. In de toekomst zal daar een steeds grotere rol zijn weggelegd voor de Gewestelijke Verwerkingscentra die zullen instaan voor de exploitatie van de geautomatiseerde handhavingssystemen.*

*Qua mobiliteit kunnen de geëncrypteerde gegevens via de applicatieserver worden geanalyseerd met het oog op efficiënte maatregelen (aanpassing infrastructuur zoals invoering extra rijstrook of verlenging oprit) en realtime verkeersgegevens. De geëncrypteerde gegevens van alle camera's worden tevens in 'realtime' overgemaakt aan de dataserver van het Vlaams Verkeerscentrum.*

Sommige zaken die "opgemerkt" worden door het vast ANPR-netwerk, vragen om een reactie.

*Het systeem werkt met een "hit / no hit" logica, die bovendien volledig naar wens van de gebruiker kan worden geconfigureerd, waarbij deze configuratie bovendien dynamisch kan zijn (bv dag-instellingen verschillend van nacht-instellingen (zie verder) Bij een hit kan vooraf gedefinieerd worden aan wie het systeem iets moet signaleren.*

*Sommige zaken hebben een dringend karakter en moeten onmiddellijk doorgegeven worden aan de politiemensen op het terrein. Voor andere zaken volstaat een afhandeling 's anderendaags, zoals bij overtredingen of kleinere inbreuken.*

Sommige zaken vragen niet om een reactie, ze worden eenvoudigweg geregistreerd.

*Het gaat om data die geen "hit" genereren. Deze gegevens kunnen in een later stadium<sup>13</sup> evenwel bijdragen aan het oplossen van misdrijven. Elke dienst die een clearance heeft om bepaalde opzoeken te verrichten, heeft daartoe één of meerdere gebruikersposten.*

## 7.2 | Fluxen in functie van dispatching

In het vorige punt werd de data-flux kort geschetst aan de hand van enkele voorbeelden. Daarbij werd gefocust op de functionaliteiten, zoals de statistische analyse van gegevens of het beboeten van overtredingen.

Met betrekking tot de data- en applicatieservers zijn er echter, los van de functionaliteiten, eveneens een aantal alternatieven.

Hierbij vertrekken we van een aantal mogelijke hypothesen :

1. De betrokken politiedienst heeft een volledig autonome dispatching<sup>14</sup>;
2. De betrokken politiedienst heeft overdag een eigen dispatching, maar doet 's nachts een beroep op het CIC;
3. De betrokken politiedienst doet steeds een beroep op het CIC.

Vooraleer deze drie opties te overlopen, brengen we in herinnering dat elke betrokken partner enkel toegang heeft tot de eigen gegevens. Enkel middels gemaakte afspraken of protocolakkoorden kunnen gegevens worden overgemaakt en/of uitgewisseld tussen de protocolpartners.

### 7.2.1 | Volledig autonome dispatching

Een zelfbedruipende politiedienst zal alle data ontvangen op zijn dataserver. Het systeem zal automatisch via de applicatieserver :

- De inkomende data aftoetsen aan bepaalde databanken (ANG, ...);
- De dringende "hits" meteen doorsturen naar de eigen dispatching die politieploegen zal aansturen;
- De niet-dringende "hits" doorsturen naar vooraf bepaalde actoren (bijvoorbeeld het team wijkwerking of verkeer);
- De overtredingen, mits een protocolakkoord, doorsturen naar het Gewestelijk Verwerkingscentrum van de federale Wegpolitie;
- De bekomen gegevens onomkeerbaar encrypteren en overmaken aan het Vlaams Verkeerscentrum.

De politiedienst kan uiteraard de geregistreerde gegevens doorzoeken om bijvoorbeeld een misdrijf op te helderen.

### 7.2.2 | Partieel autonome dispatching

Een politiedienst die 's nachts een beroep doet op het CIC zal alle data ontvangen op zijn dataserver. Het systeem zal automatisch via de applicatieserver :

- De inkomende data aftoetsen aan bepaalde databanken (ANG, ...);
- De dringende "hits" tijdens de dag meteen doorsturen naar de eigen dispatching die politieploegen zal aansturen;

---

<sup>13</sup> Weliswaar voor zover de bewaartermijn van 30 dagen nog niet verstreken is.

<sup>14</sup> Een dispatching staat in voor het aansturen van de politieploegen op het terrein. Sommige (grotere) politiezones zoals Antwerpen, Mechelen en Turnhout hebben dit in eigen beheer, anderen vallen (partieel) terug op de provinciale Communicatie- en InformatieCentra van de federale politie (CIC).

- De dringende "hits" tijdens de nacht meteen doorsturen naar de dispatching CIC die politieploegen zal aansturen;
- De niet-dringende "hits" doorsturen naar vooraf bepaalde actoren (bijvoorbeeld het team wijkwerking of verkeer);
- De overtredingen, mits een protocolakkoord, doorsturen naar het Gewestelijk Verwerkingscentrum van de federale Wegpolitie;
- De bekomen gegevens onomkeerbaar encrypteren en overmaken aan het Vlaams Verkeerscentrum.

De politiedienst kan uiteraard de geregistreerde gegevens doorzoeken om bijvoorbeeld een misdrijf op te helderen.

### 7.2.3 | Dispatching door CIC

Een politiedienst die 's nachts een beroep doet op het CIC zal alle data ontvangen op zijn dataserver. Het systeem zal automatisch via de applicatieserver :

- De inkomende data aftoetsen aan bepaalde databanken (ANG, ...);
- De dringende "hits" meteen doorsturen naar de dispatching CIC die politieploegen zal aansturen;
- De niet-dringende "hits" doorsturen naar vooraf bepaalde actoren (bijvoorbeeld het team wijkwerking of verkeer);
- De overtredingen, mits een protocolakkoord, doorsturen naar het Gewestelijk Verwerkingscentrum van de federale Wegpolitie;
- De bekomen gegevens onomkeerbaar encrypteren en overmaken aan het Vlaams Verkeerscentrum.

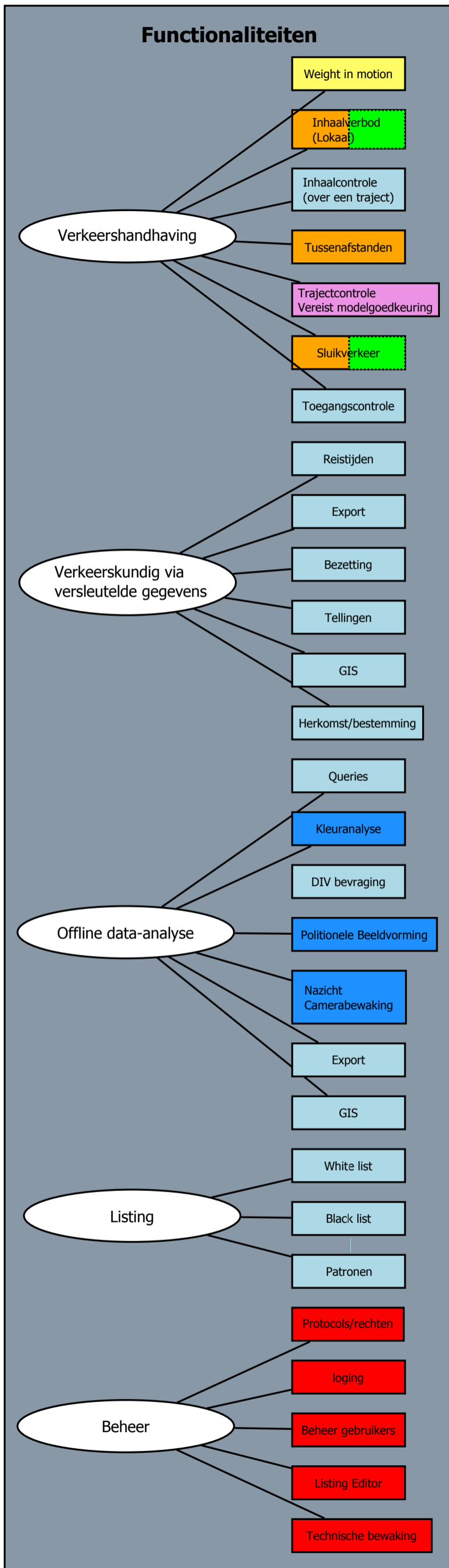
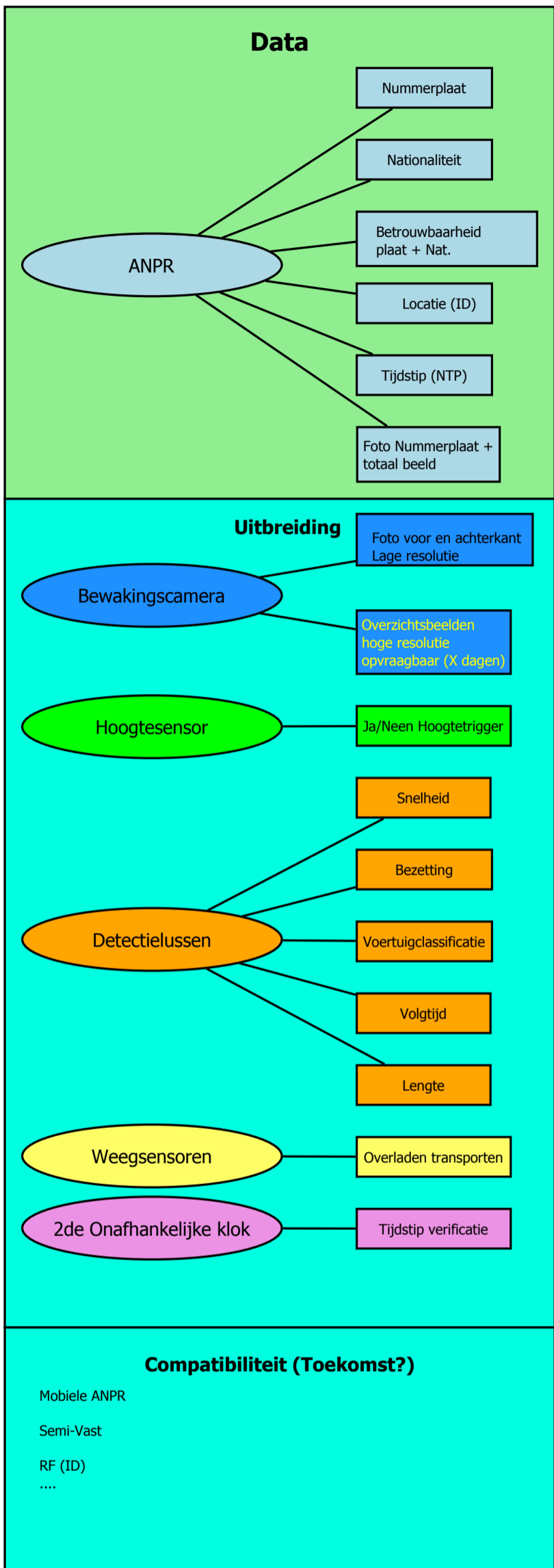
De politiedienst kan uiteraard de geregistreerde gegevens doorzoeken om bijvoorbeeld een misdrijf op te helderen.

## 7.3 | Fluxen in functie van gemeenschappelijk gebruik

De scenario's onder punt 7.2 vertrekken van de premisse dat elke betrokken partner werkt op eigen servers.

Het is evenwel, mits instemming van de betrokken partijen, mogelijk om te werken met gemeenschappelijke data- en applicatieservers.

Concreet betekent dat dat verschillende politiezones in realiteit op eenzelfde server werken en dus de kosten inzake aankoop en beheer kunnen delen. Functioneel blijven evenwel de onder punt 7.2 beschreven mogelijkheden, verantwoordelijkheden en afscheidingen van kracht, wat betekent dat het principe "need to have" gehandhaafd blijft.



- Belangrijkste Actoren:
- Elektromechanica en telematica (EMT)
  - Lokale Politie (LP)
  - Wegpolitie (WPR)
  - Vlaamse VerkeerCentrum (VVC)
  - Gerechtelijke (Ger)
  - Provinciale meldkamer (CIC)
  - Gewestelijke verwerkingscentrum (GVC)
  - Expertise verkeer en Telematica (EVT)

## Actoren

**EMT** — Opbouw en onderhoud van alle systemen

