Het functioneren van de geïntegreerde politie inzake ANPR-hit-afhandeling van gestolen nummerplaten

Vast Comité van Toezicht op de politiediensten

Luchtfoto: WIM ROBBERECHTS & Co
Bron: Kamer van volksvertegenwoordigers, foto gerealiseerd met medewerking van de Directie Luchtsteun van de federale politie.

INHOUD

1. VOORWERP VAN HET ONDERZOEK 1

2. ONDERZOEKSVRAAG 2

3. TOELICHTING BIJ HET PROCES ANPR-HIT-AFHANDELING EN ONDERZOEKSPERTINENTIE 3

3.1 Ten geleide 3

3.2 Enkele begrippen 3

3.2.1 Definiëring en werking van een ANPR-camera 3

3.2.2 Ontstaan van de hit 3

3.2.3 Rol van het CIC en onderzoekspertinentie 4

3.2.4 Hit-afhandeling conform het actiebeleid en interventiebeleid 4

4. METHODOLOGIE EN TIMING 5

4.1 Dataset (fase 1) 5

4.2 Terreinonderzoek (fase 2) 5

4.3 Tegensprekelijkheid 6

4.4 Kennisgeving van het rapport aan het Controleorgaan op de politionele informatie 6

5. ANALYSE 6

5.1 Aantal ANPR-camera's 6

5.2 Dataset 7

5.3 Terreinonderzoek 9

5.3.1 Ten geleide 9

5.3.2 Organisatorische aanpak 11

5.3.3 Beleidsmatige aanpak 13

5.3.4 Proces hit-afhandeling 14

5.3.5 Coördinatiemechanismen 18

5.3.6 Bespreking van de dataset 19

5.3.7 Verbetervoorstellen 21

5.3.8 Toekomstperspectief 21

5.3.9 Enkele reflecties na aftoetsingen bij de federale wegpolitie 22

6. CONCLUSIES 23

6.1 Ten geleide 23

6.2 Visie, strategie en beleid 24

6.3 Inzake de dataset 26

6.4 Operationele uitrol van het project op het terrein ----- 27
6.4.1 Versnipperde realiteit 27
6.4.2 Performantie van het schild 28
6.5 Informatiegestuurde aanpak ----- 29

7. AANBEVELINGEN _____ 30
7.1 Visie, strategie en beleid ----- 30
7.2 Operationele werking ----- 30
7.3 Informatiegestuurde werking ----- 30

8. OPMERKINGEN INZAKE DE TEGENSPREKELIJKHEID _____ 31

9. BIJLAGE: TABELLEN VAN DE 12 NUMMERPLATEN _____ 32

10.LIJST MET AFKORTINGEN _____ 42

1. Voorwerp van het onderzoek

1. De regering kondigde in haar regeerakkoord van 9 oktober 2014 aan dat ze *werk zal maken van een flexibel wetgevend kader, dat technologische evoluties toelaat in het vaststellen en opsporen van criminaliteit. Onder meer zal de regelgeving op het gebruik en de plaatsing van bewakings-camera's grondig worden herzien.*

2. Eind 2015 vaardigde de regering in de strijd tegen het terrorisme een aantal maatregelen uit waarvan *de uitbreiding van het netwerk van camera's voor nummerplaat herkenning (ANPR)* één van de speerpunten was.

3. De Parlementaire onderzoekscommissie belast met de aanslagen van 22 maart 2016 formuleerde volgende aanbeveling: *"De onderzoekscommissie dringt aan op het optimaliseren van de ANPR (accuraatheid, interactie tussen de diensten, federale ondersteuning bijvoorbeeld ook in de CIC's, ...)"*.

4. De federale politie operationaliseerde de uitrol van het nationaal ANPR-systeem eind 2017. Dit project moet de geïntegreerde politie toelaten hetzij in reële tijd tussen te komen, hetzij via uitgestelde verwerking snellere en betere opsporingen te verrichten.

5. Op 25 mei 2018 trad de wet van 21 maart 2018 in werking tot wijziging van de wet op het politieambt (verder WPA genoemd) om het gebruik van camera's door de politiediensten te regelen, en tot wijziging van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakings-camera's (verder camerawet genoemd), van de wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdiensten en van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid (*BS* 16 april 2018).

6. Voor bovengenoemde wetswijziging werd het gebruik van camera's in het algemeen dus ook voor de politie geregeld door de camerawet wanneer zij er binnen haar opdrachten gebruik van maakte. Door de wet van 21 maart 2018 werd het gebruik van camera's door politiediensten uit de camerawet gehaald en wordt het gebruik ervan geregeld door de WPA, hetgeen was aangekondigd in het Regeerakkoord van 2014.

7. Middels deze wetswijzigingen merken we dat intelligente camera's hun intrede doen. Een 'intelligente camera' is een bewakingscamera die ook onderdelen en software bevat die, al dan niet gekoppeld aan registers of bestanden, de verzamelde beelden al dan niet autonoom kan verwerken.

8. Wanneer een ANPR[1]-camera een nummerplaat leest (verder *read* genoemd) en deze bijvoorbeeld als gestolen staat vermeld in de Algemene Nationale Gegevensbank (ANG), dan wordt een hit gecreëerd. Een hit ontstaat dus op basis van de correlatie[2] van politionele informatie.

9. In persberichten werd de uitrol van het cameranetwerk vaak benoemd als het nationaal cameraschild dat politie in staat moet stellen om zware misdadigers en terroristen op te sporen.

2. Onderzoeksvraag

10. Gelet op de initiatieven die ondertussen m.b.t. het ANPR-netwerk genomen werden, werd beslist om de doelmatigheid en coördinatie binnen de geïntegreerde politie op het vlak van de operationalisering van het nationaal ANPR-project te onderzoeken.

11. Dit resulteerde in volgende onderzoeksvraag:

> **Het functioneren van de geïntegreerde politie inzake de ANPR-hit-afhandeling van gestolen nummerplaten. Het betreft de hits afkomstig van nationale ANPR-camera's geplaatst op het Belgische grondgebied in de 1ste fase[3].**
>
> **Opmerking: Zoals uit de onderzoeksvraag zelf blijkt, was het opzet om de hit-afhandeling binnen de geïntegreerde politie te onderzoeken doch naarmate het onderzoek vorderde, bleek vrij snel dat huidig onderzoek zich nagenoeg uitsluitend in de schoot van de federale politie situeerde.**

12. De focus van dit onderzoek ligt op het politioneel functioneren bij de afhandeling van de hits. Aangezien de hits gegenereerd worden op basis van politionele gegevensbanken, valt het niet uit te sluiten dat gedurende het onderzoek in de marge ook aspecten van politionele informatieverwerking naar voor kunnen komen.

[1] ANPR: *Automatic NumberPlate Recognition*.

[2] Correlatie betekent in deze context dat nummerplaten uit verschillende bestanden onderling met elkaar vergeleken worden en overeenstemmen.

[3] Dit betreft 172 camera's die geïnstalleerd werden aan de grensovergangen, het havengebied en de gewestwegen om, in het raam van één van de regeringsmaatregelen in de strijd tegen het terrorisme, grip te krijgen op de verplaatsingen van gezochte of te volgen personen en deze informatie conform de WPA ter beschikking te stellen van de politieambtenaren op nationaal niveau. Deze eerste fase wordt ook STRIX genoemd.

3. Toelichting bij het proces ANPR-hit-afhandeling en onderzoekspertinentie

3.1 Ten geleide

13. In de voorbereidende fase van dit onderzoek werden enkele sleutelfiguren van de federale politie geconsulteerd om een beter zicht te krijgen op een aantal begrippen en processen.

14. ANPR-hit-afhandeling is een vrij technisch proces. Het leek dan ook aangewezen om eerst even stil te staan bij een aantal begrippen alsook een woordje duiding te geven bij het proces zelf in zeer grote lijnen.

3.2 Enkele begrippen

3.2.1 Definiëring en werking van een ANPR-camera

15. ANPR staat voor *Automatic NumberPlate Recognition* en werkt in twee stappen. In eerste instantie zal de ANPR-camera de nummerplaat met behulp van optische leesapparatuur (*Optical Character Recognition* of OCR) herkennen. Dit herkennen of lezen wordt ook de *read* genoemd. In tweede instantie wordt de *read* vergeleken met andere databanken. In het raam van dit onderzoek betreft dit de databank waarin de gestolen nummerplaten zijn opgenomen.

3.2.2 Ontstaan van de hit

16. Wanneer de vergelijking van de *read* overeenstemt met een gestolen nummerplaat of m.a.w. wanneer beide correleren, dan ontstaat er een hit. Dit proces gebeurt volledig geautomatiseerd en de betrouwbaarheid van de hit hangt af van verschillende elementen en noodzaakt een visuele controle[4].

17. In huidig onderzoek werd de focus gelegd op het nationale cameraschild, ook de nationale STRIX[5] genoemd, waarvan de hits toekomen op werkstations in de provinciale radiokamers van de federale politie (CIC's)[6].

.....

[4] Ter illustratie hiervan wordt het fictief voorbeeld gegeven dat een camera via de OCR een E zou kunnen lezen terwijl dit in realiteit een F betreft.

[5] De nationale STRIX betreft de eerste fase van het ANPR-project. Binnenkort zou men de tweede fase (ANPR Managed Services (AMS) genoemd) operationeel uitrollen. Voor meer informatie over AMS wordt verwezen naar punt 5.3.8 Toekomstperspectief.

[6] De CIC's bevinden zich binnen de Communicatie- en informatiedienst van het arrondissement (SICAD) beheerd door een directeur-coördinator (DirCo). De Communicatie- en informatiedienst van het arrondissement (SICAD) vloeit voort uit de optimalisatie van de Federale Politie en de hertekening van de

3.2.3 Rol van het CIC en onderzoekspertinentie

18. De CIC's zijn meldkamers voor de federale politiediensten alsook voor lokale politiediensten die daar gebruik van willen maken[7]. Binnen dit onderzoek leek het dan ook nuttig om na te gaan hoe een CIC in het licht van de geïntegreerde werking omgaat met een hit en hoe daar eerstelijnsdiensten op gedispatcht en aangestuurd worden.

19. Aangezien het ANPR-project zich aan de vooravond van een volgende fase bevindt waarbij de nationale STRIX zal opgaan in AMS[8], kan huidig onderzoek beschouwd worden als een opportuniteit om als input of nulmeting te gebruiken voor de verdere gefaseerde aanpak.

3.2.4 Hit-afhandeling conform het actiebeleid en interventiebeleid

20. De visuele controle van de hit gebeurt door een operator. Deze visuele controle houdt in dat de operator het camerabeeld zal vergelijken met de geseinde nummerplaat. Indien de operator oordeelt dat beide overeenstemmen, dan kan gesteld worden dat de hit bevestigd wordt; zo niet, wordt gesproken over een foute lezing of *misread*.

21. In geval van een bevestigde hit[9] (d.w.z. dat het effectief blijkt te gaan om de kwestieuze geseinde nummerplaat) wordt er conform het actiebeleid minstens een fiche aangemaakt van deze gebeurtenis. Tevens voorziet het actiebeleid afhankelijk van de ernst van de diefstal dat de politiedienst die de nummerplaat vatte in de ANG per mail wordt ingelicht over deze gebeurtenis.

22. Vervolgens moet in functie van de beschikbare informatie en beschikbare ploegen nagegaan worden welk soort interventie er moet worden uitgevoerd conform het interventiebeleid. Dit beleid, dat lokaal wordt vastgelegd, bepaalt hoe, of, door wie en wanneer er wordt tussengekomen. De snelheid

2.

gerechtelijke arrondissementen. De SICAD verstrekt de juiste informatie op het juiste moment aan de operationele politiediensten, de ondersteunende diensten en de overheden van bestuurlijke en gerechtelijke politie, met als doel de bevolking een optimale dienst te verlenen, gestuurd door informatie van goede kwaliteit. Bron: https://www.politie.be/5998/nl/over-ons/commissariaat-generaal/de-gedeconcentreerde-coordinatie-en-steundirecties.

[7] Sommige politiezones dispatchen hun eigen interventieploegen zelf, de meeste politiezones laten de dispatching van hun interventieploegen over aan het CIC van de provincie waartoe zij behoren.

[8] ANPR Managed Services. Voor meer informatie over AMS wordt verwezen naar punt 5.3.8 Toekomstperspectief.

[9] Zie nota uitgaande van de federale politie CG-2017/5048 d.d. 10 november 2017 met als onderwerp "Operationalisering van het nationaal ANPR systeem".

van interventie alsook het aantal ploegen zal afhangen van de ernst van de feiten onderliggend aan de hit.

23. Het *supra* beschreven actiebeleid werd door een nationale werkgroep politie en justitie vastgelegd, het uitrollen van een interventiebeleid betreft een lokale verantwoordelijkheid[10].

4. Methodologie en timing

4.1 Dataset (fase 1)

24. Het onderzoek verliep gefaseerd waarbij in fase 1 een dataset werd samengesteld door de Directie van de politionele informatie en ICT-middelen (zie *infra*) van alle hits van gestolen nummerplaten en voertuigen gekend in het nationaal systeem gedurende EEN maand. Vanuit deze dataset werden de nummerplaten opgelijst die meermaals voorkwamen en mogelijkheden boden om in fase 2 via terreinonderzoek de politionele processen te analyseren.

25. Er werd bewust gekozen voor deze dataset omdat een ANPR-camera nu eenmaal nummerplaten leest en het logisch is dat wanneer deze als gestolen staan gesignaleerd, er wel degelijk een politionele actie verwacht wordt. Wanneer een voertuig wordt gestolen met de nummerplaat op het voertuig, dan worden zowel het voertuig als de nummerplaat geseind. Wanneer enkel een nummerplaat wordt gestolen, dan wordt enkel de nummerplaat geseind. In beide gevallen is er evenwel steeds sprake van een diefstal.

26. In het onderzoek zelf wordt enkel gesproken over nummerplaten omdat het steeds nummerplaten zijn die door ANPR-camera's worden gelezen om hits te creëren. Het kan dus voorkomen dat het voertuig eveneens werd gestolen. Het voertuig zelf wordt dan ook aan de hand van het chassisnummer geseind doch een chassisnummer is irrelevant voor een ANPR-camera. De hit kan enkel tot stand komen op basis van de correlatie tussen de gelezen nummerplaat en de geseinde nummerplaat.

27. De dataset werd verkregen vanuit de Directie van de politionele informatie (DRI/Biops) en werd samengesteld voor de periode van 29 mei 2020 tot 29 juni 2020.

4.2 Terreinonderzoek (fase 2)

28. Het terreinonderzoek situeerde zich hoofdzakelijk op het niveau van de radiokamers van de federale politie (CIC), aangezien de hits binnen dit onderzoek daar toekomen. Tevens werden enkele diensten van de federale

[10] Zie nota uitgaande van de federale politie CG-2017/5048 d.d. 10 november 2017 met als onderwerp "Operationalisering van het nationaal ANPR systeem".

wegpolitie bevraagd omdat deze hits tot stand kwamen op hun grondgebied (zie ook voetnoot 3).

29. Ter voorbereiding van elk terreinonderzoek werd aan de respectieve CIC's de lijst van meest voorkomende hits overgemaakt alsook een vragenlijst.

30. De vragenlijst peilde voornamelijk naar het proces van de hit-afhandeling, coördinatie/informatiedoorstroming en het interventiebeleid. Aan de hand van de overgemaakte nummerplaten die meermaals hits opleverden, kon de theorie aan de lokale praktijk worden afgetoetst.

4.3 Tegensprekelijkheid

31. Na afloop van het onderzoek werden de bevindingen ervan in het licht van tegenspraak overgemaakt aan de commissaris-generaal waarbij verzocht werd eventuele opmerkingen over te maken.

32. Uit de algemene repliek van de commissaris-generaal bleek dat de bevindingen in huidig onderzoek zullen toelaten om de werking van het ANPR-netwerk te optimaliseren. Tevens werden een aantal specifieke opmerkingen geformuleerd alsook evoluties die het ANPR-netwerk heeft ondergaan sinds het afsluiten van gevoerde onderzoek.

33. Voor duidelijke en vlotte lezing zullen de specifieke opmerkingen als voetnoot opgenomen worden bij de bewuste passages voorafgegaan door de formulering "Repliek van de commissaris-generaal in het licht van de tegenspraak". Bij de repliek in voetnoten 16 en 33 achtte het Vast Comité P het nuttig extra duiding/reactie te geven.

4.4 Kennisgeving van het rapport aan het Controleorgaan op de politionele informatie

34. Voorafgaand aan de overmaking aan de parlementaire begeleidingscommissie werd huidig onderzoeksverslag ter kennis gebracht van het Controleorgaan op de politionele informatie (COC) voor kennisname en/of formulering van eventuele opmerkingen in het kader van aspecten die aan de bevoegdheidsdomeinen van het COC raken.

5. Analyse

5.1 Aantal ANPR-camera's

35. Een eerste vaststelling was dat er enorme regionale verschillen zijn in het aantal ANPR-camera's. Vlaanderen heeft op het ogenblik van het onderzoek beduidend meer ANPR-camera's dan Wallonië.

5.2 Dataset

36. De dataset leverde voor de gevraagde periode 859 hits op. Teneinde een hit te kunnen bevestigen, diende elke hit aan een visuele controle onderworpen te worden. Concreet betekende dit dat elke foto bekeken moest worden om de landcode[11] na te gaan alsook of de karakters van de door de camera gelezen nummerplaat 100% overeenstemden met de als gestolen geseinde nummerplaat in de politionele bestanden. Deze visuele controle is, zoals eerder aangehaald, noodzakelijk om de correctheid van de hit te kunnen beoordelen en om te kunnen spreken van een al dan niet bevestigde hit.

37. Niet alle 859 hits werden aan een visuele controle onderworpen maar wel deze die herhaaldelijk binnen de tijdspanne van de dataset een hit opleverden en dus veelvuldig voorkwamen op de lijst van 859 hits. Dit leverde een nieuwe lijst op van 33 nummerplaten die onderzoeksrelevant waren omdat men zich m.b.t. deze lijst van nummerplaten de vraag kan stellen hoe het kan dat ze hits blijven opleveren en waarom er niet wordt overgegaan tot interceptie en/of ontseining?

38. Na de visuele controle van de lijst van de 33 herhaaldelijk voorkomende nummerplaten bleken er 12 nummerplaten op het vlak van de karakters (letters en cijfers) overeen te stemmen met de in de ANG ingebrachte gestolen nummerplaat, de andere 21 nummerplaten bleken foute *reads*[12] te zijn. Deze 12 nummerplaten konden aldus als hit bevestigd worden. Het ging over ZEVEN Belgische nummerplaten en VIJF buitenlandse nummerplaten[13]. Van deze 12 gestolen nummerplaten was er in VIER gevallen ook sprake van diefstal van het voertuig.

39. Deze 12 nummerplaten creëerden meerdere hits in België in de periode van 29 mei 2020 tot 29 juni 2020. In de als bijlage 1 gevoegde tabellen wordt per nummerplaat een overzicht gegeven. Dit overzicht geeft een beeld van de tijdstippen waarop de geseinde gestolen nummerplaten met als maatregel 'in beslag nemen' als hit binnenkwamen binnen de respectieve CIC's. Uit dit overzicht blijkt tevens het tijdstip, de locatie en de rijrichting van de gelezen nummerplaat. Ter bescherming van deze persoonsgegevens worden er in de verdere verslaggeving enkel gedepersonaliseerde gegevens weergegeven.

40. In de tabellen wordt telkens de seiningsdatum weergegeven. Het gaat steeds over nummerplaten die gestolen werden. Indien het voertuig eveneens werd

[11] Handelt het over een in België ingeschreven voertuig of betreft het een voertuig dat in het buitenland is ingeschreven?

[12] Randnummer 61 geeft extra duiding over foute *reads*.

[13] Buitenlandse voertuigen behorend tot de Schengenzone die als gestolen geseind staan in het land van inschrijving kunnen eveneens hits genereren.

gestolen, wordt dit mee in de tabel vermeld. Uit tabellen 5, 9, 11 en 12 blijken er hits te zijn die dateren van voor de seiningsdatum. De verklaring hiervoor is dat vanaf het moment dat een nummerplaat geseind wordt, de query van de dataset voor dit onderzoek zocht naar correlaties binnen de gevraagde periode (29 mei 2020 tot 29 juni 2020). Indien de seiningsdatum zich binnen de gevraagde periode bevindt, dan worden er ook correlaties voorafgaand aan de seiningsdatum gecreëerd doch deze hits kwamen niet als hit naar voor op een werkstation. Immers, enkel hits die gecreëerd worden vanaf de seiningsdatum komen *in real time* binnen op werkstations. Hits die op basis van de query in dit onderzoek aldus tot stand kwamen voorafgaand aan de seiningsdatum worden in de onderstaande tabel weergegeven doch ze werden doorstreept. Deze doorstreepte hits zijn dus niet als hit naar voren gebracht op de werkstations. Het is echter wel steeds mogelijk om deze hits *a posteriori* te genereren, hetgeen gebleken is uit dit onderzoek en onderzoeksmatig relevant kan zijn. Zie in dit verband ook de rubriek 6.5 Informatiegestuurde aanpak.

41. Ter illustratie voegen we hieronder de meest markante tabel, met name tabel 5. De nummerplaat van dit voertuig creëerde enkel binnen de provincie Henegouwen 29 hits waarvan 22 hits na de seiningsdatum en dit steeds aan dezelfde grensovergang. Bovendien merken we op dat al deze hits zich bevinden tussen 03:40 uur en 04:17 uur. De eerste ZEVEN situeren zich voor de seiningsperiode. Ze kwamen dus *a posteriori* als gevolg van de query van de dataset tot stand en werden doorstreept. Voor meer informatie wordt verwezen naar randnummer 36.

Tabel 5: Overzicht van de HITS van nummerplaat 5 in België in de periode van 29 mei 2020 tot 29 juni 2020

Belgische nummerplaat 5 geseind sinds 05-06-2020 met als maatregel 'in beslag nemen'			
Volgnr.	**Tijdstip *read***	**Lokalisatie en rijrichting**	**Betrokken CIC**
~~1~~	~~30/05/2020 om 03:47 uur~~	~~Grens richting Frankrijk~~	~~Henegouwen~~
~~2~~	~~31/05/2020 om 03:44 uur~~	~~Grens richting Frankrijk~~	~~Henegouwen~~
~~3~~	~~01/06/2020 om 03:54 uur~~	~~Grens richting Frankrijk~~	~~Henegouwen~~
~~4~~	~~02/06/2020 om 03:48 uur~~	~~Grens richting Frankrijk~~	~~Henegouwen~~
~~5~~	~~03/06/2020 om 03:59 uur~~	~~Grens richting Frankrijk~~	~~Henegouwen~~
~~6~~	~~04/06/2020 om 03:46 uur~~	~~Grens richting Frankrijk~~	~~Henegouwen~~
~~7~~	~~05/06/2020 om 03:54 uur~~	~~Grens richting Frankrijk~~	~~Henegouwen~~
8	07/06/2020 om 03:57 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
9	08/06/2020 om 04:08 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
10	09/06/2020 om 03:57 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
11	11/06/2020 om 04:02 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
12	12/06/2020 om 03:54 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
13	13/06/2020 om 03:58 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
14	14/06/2020 om 04:04 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
15	15/06/2020 om 03:52 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen

16	16/06/2020 om 03:48 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
17	17/06/2020 om 03:40 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
18	18/06/2020 om 04:00 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
19	19/06/2020 om 04:05 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
20	20/06/2020 om 03:54 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
21	21/06/2020 om 03:49 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
22	22/06/2020 om 03:57 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
23	23/06/2020 om 04:17 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
24	24/06/2020 om 04:01 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
25	25/06/2020 om 03:45 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
26	26/06/2020 om 03:53 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
27	27/06/2020 om 03:29 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
28	28/06/2020 om 03:58 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
29	29/06/2020 om 03:49 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen

42. Uit bovenstaande tabel 5 blijkt een duidelijk gelijkaardig verplaatsingspatroon van de betrokken nummerplaat zowel in tijd (tijdstip van de dag) als in ruimte.

5.3 Terreinonderzoek

5.3.1 Ten geleide

43. Op basis van de 12 nummerplaten die meermaals een hit genereerden in de diverse CIC's[14] werden deze hits vervolgens geanalyseerd door de betrokken CIC's te bevragen hoe er politioneel werd omgegaan met dergelijke hits. Hoe komen die hits binnen in de CIC's, wie volgt ze op, hoe wordt er politioneel op gereageerd? Met andere woorden, de bedoeling van het terreinonderzoek betreft de analyse van het proces hit-afhandeling aan de hand van concrete casussen.

44. Voorafgaand aan de terreinbevraging werden de CIC's in het bezit gesteld van de hits alsook van een vragenlijst. De vragenlijst peilde hoofdzakelijk naar beleids- en procesaspecten, informatie-uitwisseling, coördinatiemechanismen en verbetervoorstellen. Middels het overlopen van de overgemaakte nummerplaten kon de theorie afgetoetst worden aan de lokale geplogenheden. Teneinde die lokale geplogenheden tot op straatniveau te kunnen aftoetsen, werden tevens enkele diensten van de federale wegpolitie bevraagd. De reden hiervoor is dat bijna alle camera's in de eerste fase van het ANPR-project geplaatst zijn op autosnelwegen waarvoor de federale wegpolitie territoriaal bevoegd is.

.....

[14] De betrokken CIC's betreffen: Limburg, Antwerpen, Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen, Henegouwen. Het CIC van de provincie Luik werd mee in het terreinonderzoek opgenomen. In de voorbereidende fase werd het CIC Vlaams-Brabant bezocht.

5.3.2 Organisatorische aanpak

5.3.2.1 Ten geleide

45. Uit onderstaande analyse zal blijken dat de hit-afhandeling in huidig onderzoek zich nagenoeg uitsluitend beperkt tot het niveau van de federale politie.

5.3.2.2 Nationaal niveau

46. In huidig onderzoek bleek meermaals dat het nationale niveau waar zich het nationaal ANPR-project bevindt vrijwel uitsluitend de focus legt op de technische aspecten en niet op de operationele uitrol ervan. Illustratie hiervan is dat het nationale niveau een actiebeleid ontwikkelde doch de operationele invulling ervan, meer bepaald het uitrollen van een interventiebeleid, overliet aan het lokale niveau waar rekening kan worden gehouden met lokale behoeftes en capaciteit. De rode draad van dergelijke aanpak creëert frustraties op het terrein omdat men aldaar geconfronteerd wordt met de hits en er dan operationeel mee om moet gaan. De aanpak van het nationaal project wordt vanop het terrein niet ervaren als het schoolvoorbeeld van projectmatige aanpak omdat niet alle belanghebbenden mee betrokken werden.

47. Het mandaat van de nationale projectverantwoordelijken bleek niet altijd even duidelijk te zijn en daarenboven bleek er op korte termijn een personeelsverloop te zijn van de sleutelfiguren binnen het nationaal project. Tevens werd vastgesteld dat voor bepaalde technisch-operationele aspecten men binnen de federale politie ondanks hun vertrek een beroep blijft doen op de expertise van deze sleutelfiguren en hun *end-to-end*kennis. Hierbij werd tevens aangegeven dat *end-to-end*kennis essentieel is met betrekking tot het ANPR-project gelet op de complexiteit van technische, juridische en politionele[15] aspecten waarmee rekening dient gehouden te worden.

5.3.2.3 CIC's

48. De wijze waarop men de opvolging van de hits binnen de CIC's invult, verschilt van CIC tot CIC. In sommige CIC's worden de computers waarop de hits toekomen 24/7 bemand en is de ANPR-hit-afhandeling een exclusieve taak voor een operator.

49. Sommige CIC's hebben een *Real Time Intelligence Center*[16] (RTIC) uitgebouwd[17] waaronder ook ANPR-hit-afhandeling valt. In dergelijk geval

.....

[15] De politionele aspecten betreffen o.a. interventie, recherche, informatiehuishouding internationale politiesamenwerking, werking SICAD, …

[16] Meerdere respondenten verwezen naar een RTIC waarbij werd aangegeven dat een werkgroep voorgezeten door de DirCo van de provincie Antwerpen zich thans bezighoudt met de invulling van de functionaliteiten

werd vastgesteld dat de hit-afhandeling diepgaander wordt uitgevoerd omdat men op een RTIC ook andere databanken kan consulteren en de hit desgevallend kan verrijken met extra informatie. Voor meer informatie over RTIC zie ook punt 5.3.5 Coördinatiemechanismen.

50. Vaak hebben de CIC's te kampen met een personeelsdeficit waardoor in realiteit de functie ANPR als eerste blijkt te sneuvelen ten voordele van dispatching. Meerdere respondenten gaven aan dat dispatching[18] de primaire *core business* is van een CIC.

51. Eén CIC liet verstaan gewoonweg de functie ANPR-hit-afhandeling niet in te vullen. Er komen in dat CIC wel hits binnen doch het werkstation wordt niet bemand. Als reden hiervoor werd gesteld dat het systeemtechnisch niet voldoende betrouwbaar is. Die mening werd gedeeld vanuit de lokale politie alwaar men stelt dat er risico's aan verbonden zijn om ploegen te dispatchen op onbetrouwbare hits. Men doelt hier vooral op het vaak voorkomende grote percentage foute lezingen door de camera's.[19]

52. Wat de personeelsinvulling en -competentie betreft inzake hit-afhandeling blijken er ook verschillen te zijn. Op sommige CIC's wordt de ANPR-hit-afhandeling gedaan door personeel dat bewust heeft kunnen postuleren voor dergelijke functie. Omgekeerd komt het voor dat de ANPR-hit-afhandeling wordt verzekerd door personeel dat recht van de politieschool komt zonder enige politionele achtergrond. Deze jonge personeelsleden wensen vaak via mobiliteit zo snel mogelijk andere functies te ambiëren. Dit laatste betekent een groot en snel personeelsverloop, hetgeen implicaties heeft op het duurzaam uitbouwen van de functionaliteit hit-afhandeling.

53. Tevens werd vastgesteld dat de wijze waarop de CIC's de ploegen op het terrein dispatchen enorm varieert van CIC tot CIC. In het ene CIC worden

2. ---

ervan. Repliek van de commissaris-generaal in het licht van de tegenspraak: *Studie werkgroep afgehandeld en gecommuniceerd naar alle betrokkenen.* Extra duiding vanuit het Vast Comité P: Na contactname met DRI blijkt dat de geciteerde werkgroep ondertussen een analyse heeft gemaakt van de functionaliteiten RTIC en dat deze analyse werd overgemaakt aan de commissaris-generaal. Thans wordt op het niveau van de commissaris-generaal nagegaan welke beslissingen kunnen genomen worden teneinde de functionaliteiten binnen een RTIC gestalte te geven.

[17] Repliek van de commissaris-generaal in het licht van de tegenspraak: *Sommige SICAD's i.p.v. CIC's hebben een Real Time Intelligence Center uitgebouwd.*

[18] Met dispatching wordt bedoeld het aansturen van interventieploegen in het raam van noodhulp zoals bijvoorbeeld verkeersongevallen, diefstallen, overvallen, … ingevolge 101-noodoproepen.

[19] Repliek van de commissaris-generaal in het licht van de tegenspraak: *Foute lezingen kunnen in principe geen aanleiding geven tot het verkeerd dispatchen van een ploeg, aangezien elke lezing visueel moet worden gecontroleerd door een operator.*

alle interventieploegen van de lokale politie gedispatcht vanuit het CIC, in andere CIC's dan weer niet[20] [21].

5.3.3 Beleidsmatige aanpak

54. Er werd onder impuls van een werkgroep politie - justitie een nationaal actiebeleid[22] ontwikkeld in geval van hits. Het is in functie van de zwaarwichtigheid van de feiten dat volgende VIER mogelijkheden zich voordoen:

- klasseren zonder gevolg (op niveau CIC);
- een mail versturen aan de seinende politiedienst;
- een gebeurtenis aanmaken in het CIC[23];
- een combinatie van een mail en een gebeurtenis aanmaken.

55. Conform dit actiebeleid dient er voor de hits van de gestolen nummerplaten minstens een gebeurtenis aangemaakt te worden omdat de maatregel bij de geseinde nummerplaat voorschrijft dat de nummerplaat in beslag moet worden genomen. Indien de diefstal van de nummerplaat als een zware diefstal werd gekwalificeerd, dan moet er zowel een mail als een gebeurtenis aangemaakt worden. Indien zowel de nummerplaat als het voertuig werd gestolen, dan moet er steeds een mail alsook een gebeurtenis aangemaakt worden. Uit huidig onderzoek is evenwel gebleken dat het versturen van een mail in voorkomend geval niet meer systematisch wordt toegepast.

56. Het nationaal ontwikkeld actiebeleid betreft een geautomatiseerd gegeven en zal *an sich* niet leiden tot een controle of interceptie. Voor dit laatste is immers het interventiebeleid van belang. Dit beleid bepaalt hoe, of, door wie en wanneer er wordt tussengekomen, en is afhankelijk van zowel lokaal gemaakte afspraken als van de mogelijkheden tot interventie op het moment zelf, lees de beschikbaarheid van de ploegen op het terrein.

.....

[20] Deze vaststelling werd door het Vast Comité P eveneens reeds becommentarieerd in het toezichtsonderzoek *Implementatie van de MFO-7 en het handboek "Achtervolgen en intercepteren van voertuigen"*.

[21] Repliek van de commissaris-generaal in het licht van de tegenspraak: *Het keuzemodel van dispatchen zit vervat in de GPI 49 d.d. 19 mei 2006 betreffende het dienstenplan van de Communicatie -en InformatieCentra. Een politiezone beslist zelf of het autonoom dispatcht (remote) of dit uitbesteedt aan het CIC.*

[22] Zie nota uitgaande van de federale politie CG-2017/5048 d.d. 10 november 2017 met als onderwerp "Operationalisering van het nationaal ANPR-systeem".

[23] Als gevolg van de aangemaakte gebeurtenisfiche, zou er afhankelijk van het door de politiedienst in kwestie bepaalde interventiebeleid een ploeg kunnen gedispatcht worden naar die gebeurtenis.

57. Uit het terreinonderzoek blijkt het uitrollen van een interventiebeleid geen evidentie te zijn binnen het volledige politielandschap. Zo werd gesteld dat bij de conceptie van het nationaal project ANPR er onvoldoende of zelfs geen rekening werd gehouden met de implicaties van de hit-afhandeling op het terrein. Zodra het systeem met de hits operationeel werd, werden de CIC's hiermee plots geconfronteerd. Dit zonder een op voorhand doordacht en gedragen (nationaal) plan hoe een eventuele interceptie op het terrein moest plaatsvinden.

58. Een andere terreinrespondent geeft aan dat wegens het ontbreken van een centraal operationeel beleid er geen sprake kan zijn van een goede hit-afhandeling. Volgens diezelfde respondent is het onbegrijpelijk dat men een gedifferentieerde operationele aanpak toestaat aan een nationaal ontwikkeld netwerk. De spijtige realiteit is volgens deze respondent dan ook dat men op provinciaal niveau een eigen operationele invulling geeft aan hit-afhandeling. Het gevolg hiervan is dan ook dat elke provincie haar eigen beleid bepaalt, hetgeen in realiteit neerkomt op een zeer versnipperd politielandschap dat een coherente aanpak in de weg staat. Tevens creëert dit mogelijke problemen qua uit te voeren actiebeleid bij een provincie-overschrijdende interventie n.a.v. een ANPR-hit[24].

59. Los van deze versnipperde politionele aanpak blijkt nochtans dat men op provinciaal niveau wel degelijk vragende partij is voor een uniform beleid en blijken er in verschillende provincies lokaal mondelinge afspraken te zijn gemaakt. Hierdoor verloopt de hit-afhandeling dan ook volgens een *modus vivendi* maar niet op basis van formele akkoorden. In één provincie, zo bleek althans uit ons terreinonderzoek, werd een protocolakkoord gesloten met eerstelijnsdiensten zowel federaal als lokaal binnen die provincie. In de voorbereidende fase van ons onderzoek bleek er eveneens in een andere provincie een soortgelijk formeel protocolakkoord gesloten te zijn. Aangezien in huidig onderzoek niet alle provincies onderzocht werden, zou het kunnen dat er nog dergelijke protocolakkoorden werden gesloten.

5.3.4 Proces hit-afhandeling

5.3.4.1 *Realtime* afhandeling

60. Uit de terreinbevraging blijkt overduidelijk dat de hit-afhandeling staat of valt met het al dan niet bemannen van het werkstation waarop de hit toekomt. Eerder werd al vermeld dat er grote verschillen zijn in bestaffing van de werkstations waarop de hits toekomen (*cf.* punt 4.2.2. Organisatorische aanpak).

.....

[24] Zie ook toezichtsonderzoek *Implementatie van de MFO-7 en het handboek "Achtervolgen en intercepteren van voertuigen"*.

61. Wanneer een hit toekomt op een werkstation, dient men in eerste instantie de foto van de nummerplaat visueel te vergelijken met de seininggegevens in de ANG. Dit om de foute *reads* te filteren alvorens men de hit doorgeeft aan de ploegen op het terrein. Veel respondenten geven aan dat er een zeer hoog percentage van foute *reads* voorkomt. De respondenten gaven verschillende percentages aan maar het hoogste werd toch ingeschat op 80%[25]. Indien de visuele vergelijking van de foto exact overeenstemt met de seininggegevens in de ANG, dan spreekt men van een correcte of bevestigde *read*. We wensen hierbij wel aan te stippen dat het foutpercentage voor het nieuwe systeem, met name AMS dat kortelings dient uitgerold te worden volgens de respondenten veel lager zou zijn. Dit zal alleszins een verbetering zijn, aangezien in de eerste fase van het ANPR-project waarbinnen huidig onderzoek zich situeert het aantal foute *reads* vrij hoog is. Hiervoor wordt verwezen naar punt 5.2. Analyse van de dataset.

62. Wanneer de visuele vergelijking een correcte *read* oplevert, dan is het de bedoeling de hit bijna altijd te dispatchen naar een ploeg van de federale wegpolitie[26]. Indien de hit zich voordoet op een camera geplaatst aan de grens richting buitenland, geven de respondenten aan dat hier eigenlijk bijna niets mee gebeurt. De reden hiervoor is dat het voertuig zich toch onmiddellijk na de hit niet meer op Belgisch grondgebied bevindt. Soms worden buitenlandse politiemeldkamers ingelicht doch die blijken niet altijd vragende partij te zijn voor deze informatie. Er werd aangegeven dat het sluiten van formele akkoorden inzake hit-afhandeling met buitenlandse politiediensten een verbeterpunt zou inhouden.

63. In geval van een correcte *read* met mogelijkheden tot interceptie op Belgisch grondgebied zal een eventuele interceptie daarenboven afhangen van de beschikbare capaciteit van de ploegen op het terrein alsook de positie van de ploegen ten opzichte van de locatie van de hit. Eén respondent gaf aan dat de federale wegpolitie extra gerechtelijke capaciteit voorziet die tevens in voorkomend geval belast wordt met hit-afhandeling.

64. De respondenten lieten verstaan dat het doorgeven van de hit aan de ploegen op het terrein vanuit het CIC niet echt verder opgevolgd wordt. Een frequent voorkomende feedback die de radiokamer krijgt van de ploeg op het terrein is dat *de hit wordt opgenomen in het patrouilleschema*. Een respondent gaf aan dat dit bij hen overkomt als "*we doen er niets mee*".

.....

[25] Dit percentage is volgens de respondenten een veronderstelling en heeft betrekking op de camera's geplaatst in de eerste fase.

[26] Dit omdat huidig onderzoek handelt over de eerste fase (STRIX) en de hits zich bijna allemaal op het grondgebied van de federale wegpolitie, lees autosnelweg voordeden.

65. Vaak worden de CAD-fiches[27] afgesloten met de vermelding *geen ploeg beschikbaar*. In realiteit betekent dit zo goed als het feit dat er *in realtime* niets wordt gedaan met de hit.

66. Sommige respondenten gaven aan dat de vrijblijvendheid van het dispatchen van ploegen op hits risico's met zich meebrengt omdat er immers informatie beschikbaar is binnen het CIC die mogelijk tot opheldering van een feit zou kunnen leiden. Omgekeerd gaf een respondent dan weer aan dat het grote percentage foute *reads* ook risicovol is, zowel voor de ploeg op het terrein als voor de geïntercepteerde persoon. De argumentatie hiervoor is dat de ploeg immers onnodige risico's moet nemen. Indien de geïntercepteerde persoon dan ook om een of andere reden vreemd reageert, zou dit eveneens implicaties kunnen hebben op de toe te passen interventietechnieken.

67. Uit het terreinonderzoek bleek ook dat bevestigde hits van gestolen nummerplaten niet altijd datgene is wat het lijkt te zijn. Een bevestigde hit wil niet automatisch zeggen dat een dief of heler achter het stuur zit. Ter illustratie hiervan wordt verwezen naar tabel 2. Uit die tabel blijkt dat dit voertuig binnen de provincies Henegouwen, Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Antwerpen 36 hits creëerde zowel aan grensovergangen als in het binnenland. Deze hits werden gecreëerd tussen 5 juni 2020 en 29 juni 2020. Op 8 juni 2020 werd de bestuurder van dit voertuig gecontroleerd door de federale wegpolitie. Uit deze controle bleek dat de titularis van het voertuig na de aangifte van de diefstal van de nummerplaat nog niet in het bezit was van een nieuwe nummerplaat en met duplicaten van de geseinde nummerplaat rondreed. Ondanks de controle van 8 juni 2020 kon de nummerplaat blijvend hits creëren doorheen verschillende provincies alsook aan de grensovergangen met zowel Frankrijk als Nederland. Volgens de respondenten is dit geen eenmalig feit.

68. Tevens bleek uit het terreinonderzoek dat hits op Nederlandse nummerplaten ondanks ogenschijnlijke correcte *read*s vaak na visuele controle niet leidden tot bevestiging van de hit. Dit werd zo door meerdere respondenten gesteld en heeft als gevolg dat dergelijke Nederlandse nummerplaten blijvend hits genereren. Ter illustratie verwijzen we hier naar de tabellen 1, 6 en 8. Deze problematiek bleek genoegzaam gekend bij de respondenten.

69. In het verlengde van het bovenstaande werd door de respondenten vaak aangegeven dat hits volgens een prioriteitsbepaling zouden moeten afgehandeld worden. Niet elke hit noodzaakt immers dringende politionele opsporingen. Hits op basis van nummerplaten die geruime tijd geseind werden in de ANG kunnen dan afhankelijk van de reden van seining en de te

.....

[27] Een CAD-fiche is de fiche die door het CIC wordt opgesteld conform het actiebeleid indien er een gebeurtenis moet worden opgemaakt.

nemen maatregelen een lagere prioriteit toebedeeld krijgen. Men noemt dit principe van prioriteitsbepaling *downscaling*. Dit principe zou op termijn geïmplementeerd worden.

5.3.4.2 Infodoorstroming

70. Het vooropgestelde nationale mailingsysteem (zie punt 5.3.3. Beleidsmatige aanpak actiebeleid) waarbij de eenheid van de seining geautomatiseerd in kennis werd gesteld van de creatie van de hit werd gedeactiveerd. De reden hiervoor bleek te zijn dat de eenheden in kwestie overstelpt werden met mails.

71. Twee respondenten gaven aan dat ondanks het stopzetten van die geautomatiseerde mails zij zelf de eenheid van seining in kennis blijven stellen. Deze respondenten namen zelf dit initiatief omdat zij ervan uitgaan dat dergelijke hit-informatie essentieel is voor het feit, *in casu* een diefstal, dat aan de basis lag van de seining. Bovendien gaven zij aan dat dergelijke informatie dient geakteerd te worden in een navolgend proces-verbaal en dat zij daarom deze informatie zelf *pushen* naar de seinende eenheid.

72. Er wordt vaak aangegeven dat het niet nodig is om in geval van een hit een ander CIC of de buitenlandse politiedienst in kennis te stellen. Indien het voertuig in de andere provincie of in het buitenland een hit maakt, zal dit aldaar ook wel worden opgemerkt[28]. Daarenboven wordt aangegeven dat buitenlandse politiediensten niet steeds geïnteresseerd blijken te zijn in de overgemaakte hit-informatie.

5.3.4.3 Informatiegestuurde proactieve aanpak

73. Hit-afhandeling op het niveau van het CIC beperkt zich haast uitsluitend tot de *realtime* afhandeling. Het personeel dat de werkstations waarop de hits toekomen bemant, houdt zich niet bezig om eerdere hits te analyseren met het oog op eventuele toekomstige intercepties. Men zal dus niet op zoek gaan om bijvoorbeeld via een bepaald patroon inzake verplaatsing (uur, locatie en rijrichting) met enige probabiliteit proactief over te gaan tot interceptie. Via de overgemaakte nummerplaten werd hier nochtans naar gepeild.

74. Een hit-afhandeling *in realtime* waarmee de visuele controle van de nummerplaat wordt bedoeld alsook consultatie van beschikbare databanken neemt in de meeste CIC's niet zeer veel tijd in beslag. Daarenboven geven de respondenten aan dat het aantal hits ook niet zo hoog ligt, waardoor de werklast al bij al meevalt op dit ogenblik. Hierbij wordt wel de kanttekening gemaakt dat dit de huidige situatie betreft en er geen rekening wordt gehouden met de werklast die de toekomst met zich mee zal brengen zodra

[28] Een gestolen voertuig en nummerplaat worden steeds geseind voor de volledige Schengenzone.

de camera's van de lokale politie mee op de server zullen worden geplaatst. Hierbij wordt dan verwezen naar de implementatie van AMS[29].

5.3.5 Coördinatiemechanismen

75. Tevens blijkt er geen structurele wisselwerking te zijn tussen de CIC's en de AIK's alhoewel beide diensten tot de SICAD's[30] behoren onder leiding van de bestuurlijk directeur-coördinator. Hierbij werd verwezen naar het ontwerp-KB betreffende de samenstelling en de nadere werkingsregels van de communicatie- en informatiedienst van het arrondissement. Dit ontwerp-KB bevindt zich volgens een respondent al enkele jaren in een ontwerpfase gelet op verschil in visie binnen de geïntegreerde politie omtrent financiering en onduidelijkheid inzake bestaffing van de SICAD.

76. Tevens werd door meerdere respondenten meegegeven dat het *Real Time Intelligence Center* (RTIC) een functionaliteit is die in de schoot van een CIC zou moeten worden uitgebouwd. Ze zien dit als een echte meerwaarde die kan geboden worden zowel aan de ploegen op het terrein als voor de dispatchers. Het verbetert de informatiepositie en draagt bij tot een betere inschatting van interventies. De inbedding van de *Real Time Intelligence* binnen de CIC wordt verschillend ingevuld zowel operationeel als op het vlak van capaciteit. Het idee achter *Real Time Intelligence* is dat in reële tijd allerlei databanken zowel politionele als niet-politionele alsook open bronnen (sociale media, …) geconsulteerd worden. Dit met de bedoeling om de ploegen *in realtime* zoveel mogelijk bijkomende informatie te verschaffen teneinde de interventie zowel in voorbereiding als afhandeling met een maximale kennis van zaken te kunnen uitvoeren.

77. Zoals eerder vermeld, wordt de 'functionaliteit' *Real Team Intelligence* (RTI) op dit ogenblik eerder à la carte ingevuld. In sommige arrondissementen is *Real Time Intelligence* organiek voorzien als een apart onderdeel *(Center)* van de capaciteit, in andere zou men dit liever integreren in de bestaande capaciteit en taken binnen de SICAD. Ook het type ondersteuning verschilt van een maximalistische benadering tot een minimalistische benadering, bijvoorbeeld wat betreft de consultatie van de open bronnen. We vernemen dat het KB SICAD in voorbereiding is en men hier toch een uniforme lijn in zou willen trekken.

.....

[29] ANPR Managed Services (AMS) of m.a.w. dienstverlening op basis van ANPR.

[30] De communicatie- en informatiedienst van het arrondissement bedoeld in artikel 104bis van de wet van 26 maart 2014 houdende optimalisatiemaatregelen voor de politiediensten is tot stand gekomen onmiddellijk na de optimalisatie van de federale politie en de herziening van de gerechtelijke arrondissementen. De finaliteit was om de werking van het AIK en het CIC te optimaliseren door ze bijeen te brengen in de SICAD van het arrondissement onder de verantwoordelijkheid van de DirCo.

78. In het verslag aan de Koning bij het ontwerp-KB SICAD wordt namelijk vermeld dat *de SICAD tevens dagelijks, gebaseerd op de 'real time intelligence' strategieën en acties in plaats zullen moeten stellen en de politiezones moeten helpen om dergelijke strategieën en acties in plaats te stellen. Hiervoor zullen de SICAD onder meer vlot moeten beschikken en gebruik moeten maken van analysemiddelen die het mogelijk maken om grote hoeveelheden gegevens (authentieke bronnen, open data, sociale media) snel, 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 te onderzoeken en op geautomatiseerde wijze te analyseren of vlot moeten beschikken en gebruik moeten maken van de geautomatiseerde exploitatie van gegevens zoals camera's die uitgerust zijn met de ANPR-technologie. Zij zullen ook hun routinewerking op arrondissementeel en nationaal niveau moeten organiseren door de informatieverwerkingsmiddelen en -methoden alsook het personeelsbeheer te optimaliseren om 'intelligente' netwerken op poten te zetten die, zowel op nationaal als op internationaal niveau ten bate van de burgers en hun veiligheid, de referentie zullen worden op het gebied van het operationeel politioneel informatiebeheer.*

5.3.6 Bespreking van de dataset

79. Tijdens het terreinonderzoek werden de hits afkomstig van de dataset per betrokken CIC overlopen teneinde op basis van de antwoorden een idee te krijgen over de afhandeling in de praktijk en deze te kunnen aftoetsen aan beleidsmatige en operationele aspecten.

80. Uit de dataset kwam naar voor dat men in een provincie eigenlijk niet aan hit-opvolging doet omdat de korpschefs dat niet wensen. De betrouwbaarheid van de hits ligt immers niet hoog genoeg. In een andere provincie bleek men tijdens de periode van de dataset een dermate personeelsdeficit te hebben dat de hit-opvolging eigenlijk *de facto* niet plaatsvond.

81. De andere CIC's dispatchten wel ploegen in geval van hits waarbij een eventuele interceptie steeds bleek af te hangen van de beschikbaarheid van de ploegen op het terrein alsook de locatie van de ploegen ten opzichte van de plaats van de hit.

82. Verder bleek uit de dataset dat hits enkel *in realtime* worden afgehandeld. Dit verklaart dan ook hoe het komt dat sommige nummerplaten elke dag opnieuw hits creëren en dus ook de achterliggende processen zoals het aanmaken van gebeurtenisfiches.

83. Eerdere hits worden niet in batch[31] verwerkt om bijvoorbeeld een belanghebbende eenheid (eenheid van seining en/of het feit) in kennis te stellen van de beschikbare informatie met het oog op een eventuele interceptie. Nochtans zou batchverwerking mogelijkheden kunnen bieden om het personeelsdeficit op de CIC's en/of ploegen op het terrein te ondervangen. Daarenboven heeft batchverwerking het voordeel dat men de beschikbare informatie exploiteert en biedt tevens mogelijkheden tot bijvoorbeeld patroondetectie zoals eerder al aangehaald.

84. Wat het ter beschikking stellen van beschikbare informatie *in realtime* betreft, is het zo dat het geautomatiseerd mailsysteem werd gedeactiveerd doch bepaalde CIC's namen het initiatief om op het moment van de hit die informatie terug te koppelen naar de eenheid van seining.

85. Wat het terugkoppelen van de hit-informatie betreft, wordt vaak gesteld dat de eenheden van seining daar niet echt vragende partij voor zijn en het eerder als ballast beschouwen dan als noodzakelijke en/of interessante informatie.

86. Hits in geval van buitenlandse nummerplaten moeten na visuele controle in een juiste context geplaatst worden zodat de hit op de juiste manier kan worden ingeschat om er al dan niet een interventieploeg op te dispatchen. Zie ook randnummer 73.

87. Bij het overlopen van de hits uit de dataset bleken eigenlijk volgende zaken het meest terug te komen:

- er werd geen gevolg gegeven aan de hit;
- geen nut om aan hit-dispatching te doen aangezien het voertuig België verlaat;
- er was geen ploeg beschikbaar;

.....

[31] In de ICT wordt de term batchproces gebruikt om aan te geven dat een hoeveelheid gegevens in één enkele actie sequentieel verwerkt worden. Dit in tegenstelling tot *realtime* processing. Bron: https://nl.wikipedia.org/wiki/Batchproces.

One of the big challenges of *realtime* processing solutions is to ingest, process, and store messages in *realtime*, especially at high volumes. Processing must be done in such a way that it does not block the ingestion pipeline. The data store must support high-volume writes. Another challenge is being able to act on the data quickly, such as generating alerts in *realtime* or presenting the data in a *realtime* (or near-*realtime*) dashboard. Bron: https://docs.microsoft.com/en-us/azure/architecture/data-guide/big-data/real-time-processing.

Having a batch processing system in place gives managers and other key personnel time to do their own jobs without having to spend time on supervising batches. Bron: https://www.investopedia.com/terms/b/batch-processing.asp.

- er werd een ploeg gedispatcht.

88. Wanneer er een ploeg werd gedispatcht, kon het CIC in de meeste gevallen geen exacte informatie meegeven over het verdere gevolg. Daarenboven blijkt de informatie die is opgenomen in de gebeurtenisfiches niet altijd 100% overeen te stemmen met de reële afhandeling op het terrein.

5.3.7 Verbetervoorstellen

89. De rode draad doorheen de verbetervoorstellen van de respondenten is dat:

- er een nationaal interventiebeleid moet ontwikkeld worden, inclusief internationale uitwisseling van hits;

- de betrouwbaarheid van de correctheid van de *reads* moet verhoogd worden. In huidig onderzoek wordt soms gesproken over een foutpercentage tot 80%. Na operationalisering van AMS en de nieuwe software MCube zou dit blijkbaar moeten verbeteren;

- bij verdere ontwikkelingen zou het terrein mee betrokken moeten worden;

- er goed moet worden nagedacht over de rol van de CIC/RTIC inzake hit-afhandeling.

5.3.8 Toekomstperspectief

90. Uit het terreinonderzoek kwam vaak naar voor dat de eerste fase van het ANPR-project niet op punt staat maar zodra de tweede fase wordt uitgerold veel van de huidige problemen zichzelf zullen oplossen. Hierbij werd dan ook aangegeven dat het thans aan de vooravond van de uitrol van de tweede fase voorbarig is om reeds conclusies te formuleren. De tweede fase, AMS, voorziet de plaatsing en aansluiting van bijkomende camera's, o.a. integratie van bestaande camera's van de lokale politie, de realisatie van een nieuwe *backoffice*, rechtstreekse toegang voor gemachtigde personeelsleden van de geïntegreerde politie met nieuwe functionaliteiten.

91. Tegelijkertijd gaven de respondenten ook aan geen idee te hebben van de *workload* die de implementatie van AMS met zich mee zal brengen. Deze onzekerheid blijkt hen toch zorgen te baren vooral in het licht van hun *core business*, namelijk het dispatchen van ploegen. Een respondent gaf aan dat de huidige processen van het CIC in vraag zouden moeten gesteld worden waarbij moet worden gedacht hoe het begrip *intelligence* kan geoptimaliseerd worden in de schoot van een CIC.

5.3.9 Enkele reflecties na aftoetsingen bij de federale wegpolitie

92. Vanuit de Directie van de federale wegpolitie werd er een ANPR-Interventiebeleid ontwikkeld en verspreid aan alle terreinverantwoordelijken van de federale wegpolitie[32]. Uit dit interventiebeleid blijkt dat de Directie van de federale wegpolitie haar interventievisie graag wil afstemmen met andere federale directies alsook met de Vaste Commissie van de Lokale Politie. Tevens wenst de Directie van de federale wegpolitie ook goede werkafspraken te maken met de CIC's, DirCo's, DirJud's en de lokale politiezones aangezien dergelijke werkafspraken onontbeerlijk zijn voor het vlot afhandelen van hun interventies.

93. De terreinrespondenten stelden meermaals dat het actiebeleid niet is afgestemd op het interventiebeleid. Ter illustratie hiervan wordt gesteld dat een hit in provincie A vaak leidt tot interceptie in provincie B of C. Deze terreinrealiteit noodzaakt dan ook een nationaal interventiebeleid waar de directie van de bestuurlijke politie (DAO) een belangrijke coördinerende rol in zou kunnen betekenen volgens sommige respondenten.[33]

94. Verder wordt door terreinverantwoordelijken meegegeven dat de ploegen vragende partij zijn om gedispatcht te worden om ANPR-hits af te handelen. Wanneer ploegen op het terrein goed aangestuurd worden zodat ze *in realtime* kunnen overgaan tot interceptie, heeft dit een positief effect op hun motivatie. Een kritieke succesfactor hierbij is, gelet op de snelheid waarmee het voertuig in kwestie zich verplaatst, een optimale coördinatie

.....

[32] Zie nota DGA/DAH/2017-1350 d.d. 19 oktober 2017 met als onderwerp ANPR – DAH (Interventie)beleid.

[33] Repliek van de commissaris-generaal in het licht van de tegenspraak: *DAO mag niet worden gezien als een overkoepelende dispatching of als een nationale directie die het interventiebeleid GPI zal opmaken. De regels betreffende dit beleid zitten vervat in de eerder geciteerde GPI 49 en de ministeriële richtlijn MFO-7 d.d. 28 maart 2014 betreffende het beheer van dynamische niet-geplande gebeurtenissen waarbij een onmiddellijk en gecoördineerd supra-lokaal politieoptreden in werking wordt gesteld.* Reactie vanuit het Vast Comité P: Het Vast Comité P wenst te benadrukken dat niettegenstaande de geciteerde regelgeving bepaalde terreinrespondenten de mening waren toegedaan dat voor supra-provinciale gebeurtenissen (bijv. politiealarm) een coördinerende rol vanuit DAO een operationele meerwaarde zou kunnen betekenen. In het licht hiervan wenst het Vast Comité P het toezichtsonderzoek naar de "Coördinatie, efficiëntie en effectiviteit van het politieoptreden bij acute crisissituaties en zich verplaatsende verdachten" onder de aandacht te brengen. https://comitep.be/document/onderzoeksrapporten/2011_07_07_NL_crisis_situations.pdf. In dit onderzoek formuleerde het Vast Comité P m.b.t. de omzendbrief GPI 49 o.a. volgende aanbeveling: De commissaris-generaal van de federale politie dient de Dirco's te stimuleren om de, in de omzendbrief GPI 49 van 19 mei 2006 betreffende het dienstenplan van de CIC's, voorziene 'specifieke luiken' in alle arrondissementen af te sluiten en dient zelf initiatieven te nemen opdat deze overeenkomsten minstens in die mate eenvormig zijn dat eventuele verschilpunten geen negatieve impact kunnen hebben op arrondissementele- of CIC-overschrijdende operaties zoals achtervolgingen.

tussen de verschillende provinciale CIC's al dan niet in samenwerking met DAO.

95. Tevens blijken hits afkomstig van seiningen binnen het Schengengrondgebied niet steeds correct te zijn in die zin dat men in het land van seining vergat te ontseinen. Dergelijke vergetelheid legt een zware hypotheek op de inzetbaarheid van de betrokken ploeg omdat er wel een en ander dient geverifieerd te worden alvorens de bestuurder kan beschikken.

96. Meestal gebeurt hit-afhandeling door de reguliere ploegen en is er enkel zeer uitzonderlijk extra capaciteit voorzien. Volgens een terreinverantwoordelijke verklaart dit het lage aantal intercepties. Het heeft dan enkel maar zin volgens die respondent om effectief gevolg te geven aan een hit indien voldaan is aan: 1) de zeer hoge prioriteit van de hit, 2) een korte tijdspanne tussen de hit en het dispatchen van de ploeg en 3) de nabijheid van de ploeg ten opzichte van de locatie van de hit.

6. Conclusies

6.1 Ten geleide

97. Vooreerst wordt benadrukt dat de conclusies betrekking hebben op de werking van de federale politie aangezien de hit-afhandeling zich haast uitsluitend in de schoot van de federale politie bleek te situeren in tegenstelling tot de onderzoeksvraag. Initieel was het de bedoeling om de hit-afhandeling van gestolen nummerplaten te onderzoeken binnen de geïntegreerde politie.

98. Tevens wordt benadrukt dat huidig onderzoek enkel handelt over de hit-afhandeling. Onderstaande conclusies hebben dan ook niets te maken met de exploitatie van de beschikbare informatie afkomstig van hits en *reads* ten voordele van recherchedoeleinden. Wat dit laatste betreft, zo werd althans in de marge van huidig onderzoek vernomen, kan gesteld worden dat het ANPR-systeem hiervoor vaak succesvol wordt gebruikt. De exploitatie van het ANPR-systeem voor recherchedoeleinden valt echter buiten de scope van huidig onderzoek en de hieronder geformuleerde conclusies hebben daar dan ook geen betrekking op.

99. Dit onderzoek heeft zoals reeds eerder aangehaald betrekking op de eerste fase van het ANPR-project. De tweede fase van het project AMS genoemd, zal volgens de respondenten binnenkort uitgerold worden en wordt reeds gebruikt in testfase. Aangezien AMS ook voorziet in een nieuw *backoffice*[34] en er nieuwe functionaliteiten in voorzien zijn, gaven de respondenten ook

[34] Hiermee wordt bedoeld de achterliggende verwerkingsprocessen.

aan dat conclusies geformuleerd op basis van de eerste fase mogelijk achterhaald kunnen zijn zodra AMS operationeel zal zijn.

100. Los van het bovenstaande lijken conclusies en aanbevelingen op basis van huidig onderzoek nochtans zinvol te zijn omdat deze steeds als input kunnen aangewend worden bij de verdere gefaseerde uitrol van het ANPR-project.

101. Tevens bleek uit huidig onderzoek dat alle respondenten zich zeer open en constructief opstelden. Bepaalde respondenten lieten verstaan dat de vraagstellingen vanuit het terreinonderzoek hen zelf deden nadenken over bepaalde processen en zij deze op basis daarvan desgevallend zouden bijsturen.

6.2 Visie, strategie en beleid

102. Kwantitatief gezien, is er een enorm verschil in aantal ANPR-camera's geplaatst in Vlaanderen en Wallonië. Dit heeft niet enkel een impact op het aantal hits *an sich* maar ook op de menselijke verwerkingscapaciteit.

103. Technisch en kwalitatief gezien, biedt het ANPR-project veel mogelijkheden waardoor er in een ideaal geïntegreerd politielandschap sprake kan zijn van een echt gebalanceerd cameraschild. De realiteit is echter anders omdat de geautomatiseerde verwerking bijkomende menselijke verwerkingen en verdere operationele visie noodzaakt. Tevens lijken beleidskeuzes zich op te dringen gelet op capaciteitsbeperkingen zeker wanneer er steeds meer ANPR-camera's geplaatst worden, hetgeen de realiteit en toekomst blijkt te zijn.

104. Aan de vooravond van de uitrol van AMS waarbij o.a. ook bestaande camera's van de lokale politie mee geïntegreerd zullen worden, zal het succes afhangen van de mate waarin de lokale politie en de CIC's een draagvlak vinden voor het interventiebeleid inzake hit-afhandeling en de wijze waarop voor de technische uitrol geanticipeerd zal worden op operationele implicaties.

105. Het centrale niveau kampt met een personeelsverloop wat betreft de organieke invulling van *end-to-end*sleutelposities in het project-ANPR en krijgt vanop het terrein de kritiek dat men het terrein te weinig betrokken heeft bij de uitrol van het project. De uitrol had immers operationele implicaties en verantwoordelijkheden zoals hoe operationeel dient te worden omgegaan met de hits alsook met de beschikbare informatie. Die verantwoordelijkheid werd vanuit het centrale niveau naar de terreineenheden geschoven en leidde tot een zeer versnipperde politionele terreinaanpak.

106. Tevens bleek de functie hit-afhandeling op het niveau van de CIC's zeer verschillend te worden ingevuld en bleek effectieve interceptie afhankelijk

te zijn van personeelscapaciteit. Daarenboven bleek ook dat de wijze waarop de CIC's de interventieploegen dispatchen zeer verschillend wordt ingevuld afhankelijk van provincie tot provincie. Soms worden alle interventieploegen in een provincie gedispatcht vanuit het CIC doch tevens blijkt dat sommige CIC's sommige politiezones niet dispatchen. Deze handelwijzen bleken steeds politionele beslissingen te zijn en bleken niet structureel afgetoetst te zijn bij gerechtelijke en/of bestuurlijke overheden.

107. Hierbij aansluitend bleek de functie hit-afhandeling binnen de CIC's geen primair proces te zijn waardoor deze functionaliteit - die daarenboven thans geen wettelijke basis heeft binnen de SICAD - vaak als eerste sneuvelt ten voordele van de eigenlijke taak, namelijk het dispatchen van de ploegen. De vraag rijst hierbij of dit een aparte functie dient te zijn, dan wel dient ingebed te worden in de uitbouw van een RTIC of tot de taken van een dispatcher zou moeten/kunnen behoren[35].

108. De wijze waarop het ANPR-systeem geconcipieerd werd, genereert ontzettend veel hits. Inherent aan een hit is dat er een verwachting is om de beschikbare informatie te exploiteren. Uit huidig onderzoek blijkt dat de politie die hits afkomstig van de eerste fase niet optimaal kan verwerken. Wanneer een hit tot stand komt ingevolge een diefstal en de politie als gevolg van de hit over bijkomende informatie beschikt die mogelijk tot opheldering kan leiden, dan is het logisch dat men verwacht dat de geïntegreerde politie daar adequaat op reageert. Een burger wiens nummerplaat gestolen werd en die meermaals gespot werd door een camera mag en zal er waarschijnlijk van uitgaan dat politie voldoende inspanningen levert m.b.t. de bijkomende informatie die voorhanden is bij de politie.

109. Wanneer AMS operationeel zal zijn, zal dit ontegensprekelijk leiden tot nog veel meer hits en dus ook meer legitieme verwachtingen van overheden en slachtoffers m.b.t. het optimaal exploiteren van de beschikbare informatie.

110. Uit huidig onderzoek blijkt dat men op het niveau van de CIC's de risico's van het beschikken over bijkomende informatie niet op formele wijze in beeld heeft gebracht noch heeft afgetoetst bij de respectieve beleidsverantwoordelijken. Wel of niet reageren op hits, hetzij *in realtime* of *a poste*riori, lijkt best bekeken te worden in het licht van de principes van de CP3 betreffende organisatiebeheersing in de geïntegreerde politie.

.....

[35] Repliek van de commissaris-generaal in het licht van de tegenspraak: *Het kan een taak zijn van een dispatcher of van een calltaker: in sommige provincies wordt een 'hit' beschouwd als een vorm van calltaking, wat niet onlogisch is, gezien er melding wordt gemaakt van een feit (in casu diefstal), weliswaar niet door een mens maar door een technisch hulpmiddel.*

111. De kern van organisatiebeheersing is immers risicomanagement of risico-beheer waarbij een eerste stap het identificeren of detecteren van risico's betreft. Het feit dat men d.m.v. de hits bijkomende gegevens verwerft inzake feiten, *in casu* diefstallen, doch geen beleidsplan heeft *wanneer, of* en *hoe* men deze bijkomende informatie ter kennis moet brengen van de gerechtelijke autoriteiten lijkt haaks te staan op een kwaliteitsvolle werking. Concreet wordt hiermee bedoeld dat als de politie beschikt over bijkomende elementen inzake de diefstal, meer bepaald dat de nummerplaat verschillende keren een hit opleverde op plaats Y, deze informatie ter kennis moet gebracht worden van de gerechtelijke autoriteiten[36]. Hier lijken afspraken met de gerechtelijke autoriteiten aangewezen.

6.3 Inzake de dataset

112. Uit de dataset bleek dat een visuele controle effectief noodzakelijk is om de betrouwbaarheid van de hit te kunnen inschatten. Het percentage correcte *reads* van de dataset bedroeg 36%, dus 64% foute *reads*, hetgeen niet overeenkomt met de inschatting van foute *reads* door de mensen die deze dagelijks verwerken.

113. Gebaseerd op de correcte *reads* kan gesteld worden dat een aantal nummerplaten echter dag na dag doorheen verschillende provincies hits blijven creëren.

114. Dergelijke vaststelling betekent dat ondanks het hoge foutenpercentage het ANPR-systeem weliswaar technisch gezien en conceptueel potentialiteiten in zich heeft in het licht van criminaliteitsbeheersing. Visuele dubbelchecks zijn echter noodzakelijk gelet op het hoge foutenpercentage.

115. Ondanks dit positief uitgangspunt dienen er toch kanttekeningen gemaakt te worden bij de *realtime* hit-afhandeling op het terrein. Eerst en vooral wordt de operationele terreinaanpak zeer verschillend ingevuld. Zo is het vreemd om vast te stellen (o.a. ook in de dataset) dat bepaalde nummerplaten effectief dag na dag hits creëren zonder geïntercepteerd te worden. Dit laatste zou nochtans mogelijk zijn indien men de beschikbare informatie van eerdere hits zou analyseren. Een voorbeeld hiervan wordt hieronder in punt 6.5 Informatiegestuurde aanpak gegeven.

.....

[36] Art. 44/11/1 Wet op het politieambt: Elk lid van de politiediensten dat, ofwel willens en wetens persoons-gegevens of informatie achterhoudt die van belang zijn voor de uitoefening van de strafvordering of persoonsgegevens of informatie van bestuurlijke politie die aanleiding kunnen geven tot het nemen van maatregelen die noodzakelijk zijn voor de bescherming van personen, van de openbare veiligheid of van de openbare gezondheid achterhoudt, ofwel willens en wetens nalaat de A.N.G. te voeden overeenkomstig artikel 44/7, zal worden gestraft met een gevangenisstraf van één maand tot zes maanden en een geldboete van zesentwintig tot vijfhonderd euro of met één van die straffen alleen.

6.4 Operationele uitrol van het project op het terrein

6.4.1 Versnipperde realiteit

116. De wijze waarop het concept op het terrein werd uitgerold en waarbij het terrein zelf zijn interventiebeleid kan bepalen, heeft in realiteit bijgedragen tot deze zeer versnipperde operationele aanpak.

117. De vraag bij deze versnipperde realiteit is in hoeverre het vooropgestelde schild dekkend is voor het nationale grondgebied met als uitgangsvraag of de conceptuele uitrol garanties biedt inzake criminaliteitsbeheersing. Uit huidig onderzoek blijkt dat het ANPR-systeem op technisch vlak veel potentialiteit in zich heeft, doch menselijke verwerking en operationele afstemming met en op het terrein blijkt een pijnpunt te zijn.

118. De politionele respons in geval van hits verschilt enorm van provincie tot provincie. In het slechtste geval valt de interceptiekans in geval van een hit te herleiden tot nul.

119. In enkele provincies werd het interventiebeleid opgenomen in een protocol-akkoord. In de andere onderzochte provincies bleek het interventiebeleid op informele leest te zijn geschoeid.

120. Het systematisch doorgeven van info tussen de CIC's met het oog op interceptie is zo goed als onbestaande. Vaak wordt er uitgegaan van het feit dat de naburige provincie de hit wel zal detecteren. In de provincie waar de hit zich voordoet, hangt een eventuele interceptie dan weer af van het feit of men in eerste instantie aan hit-opvolging doet en zo ja, of er dan interventiecapaciteit is voorzien conform een interventiebeleid. Vaak blijkt het niet meer opportuun om achter de hit te rijden omdat dit voertuig ondertussen toch al te ver zal zijn. Nochtans zou een informatiegestuurde aanpak zowel *in realtime* als in batchverwerking (zie *infra*) een meerwaarde kunnen bieden[37].

121. Tevens bleek de internationale uitwisseling van hits geen evidentie te zijn.

122. Het versnipperd ANPR-interventiebeleid staat de wettelijke waarborg die de geïntegreerde politie aan de overheden en burgers inzake minimale gelijkwaardige dienstverlening over het gehele grondgebied van het Rijk conform artikel 3 van de WGP moet bieden dan ook mogelijk in de weg.

.....

[37] Repliek van de commissaris-generaal in het licht van de tegenspraak: *Het doorgeven van informatie tussen provincies gebeurt op een meer geautomatiseerde wijze. In de programmatie kan worden voorzien dat gebeurtenissen van hits overgedragen worden wanneer de hit veroorzaakt wordt door een camera op de grens waarbij het voertuig de provincie verlaat. Er worden met andere woorden automatisch twee gebeurtenissen gecreëerd: 1 voor de PZ waar de camera zich bevindt en 1 voor de provincie waarin het voertuig terechtkomt.*

123. In de toelichting bij het wetsvoorstel tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst gestructureerd op twee niveaus werd immers gesteld dat men net een integratiemodel weerhield omdat dit model een coherente en evenwaardige werking van de politiediensten zal garanderen. Bovendien moet de globale aanpak van de geïntegreerde politiestructuur en het beginsel van de gelijkwaardige dienstverlening worden gewaarborgd.

124. In het ontwerp-KB[38] betreffende de samenstelling en de nadere werkingsregels van de communicatie- en informatiedienst van het arrondissement werd reeds opgenomen dat men inzake SICAD-werking rekening dient te houden met de plicht om een minimale en gelijkwaardige dienst te verlenen over heel het grondgebied van het Rijk met inachtneming van het federaal en zonaal veiligheidsbeleid.

6.4.2 Performantie van het schild

125. Zowel uit de dataset als uit het terreinonderzoek kwam naar voor dat de geautomatiseerde hits met een korrel zout moeten genomen worden. Het foutenpercentage van de correlatie die gelegd wordt tussen het beeld van de camera en de data beschikbaar in de bestanden ligt zeer hoog. Een manuele/visuele controle dringt zich hierdoor steeds op om de hit te kunnen evalueren in het licht van verdere interventie.

126. Die (on)betrouwbaarheid heeft gevolgen voor hoe men op het terrein omgaat met de hits en het daaraan gekoppelde interventiebeleid. Tevens heeft dit een invloed op de motivatie van het personeel inzake het omgaan met de hits.

127. Los van bovenstaande problematiek die in eerste instantie te maken heeft met performantie van software, creëert het ANPR-systeem gigantisch veel data die hetzij *in realtime* hetzij *in batch* kunnen geëxploiteerd worden en een meerwaarde kunnen betekenen. De *conditio sine qua non* hierbij is een goede afstemming met het terrein.

128. Er kunnen vragen gesteld worden over het vooropgestelde schild vooral wat betreft het optimaliseren van kansen tot opheldering van feiten. Deze worden thans niet optimaal benut, hoofdzakelijk te wijten aan de betrouwbaarheid van de hits en de problematiek rond de personeelscapaciteit en/of taakinvulling. Men is zich hiervan bewust doch deze problematiek blijkt niet op formele wijze bekeken te zijn conform de rondzendbrief CP3 betreffende organisatiebeheersing in de geïntegreerde politie.

.....

[38] Wat betreft dit ontwerp-KB wordt eveneens verwezen naar punt 5.3.5. Coördinatiemechanismen.

6.5 Informatiegestuurde aanpak

129. Indien men op basis van beschikbare data analyses zou maken, zou men bijvoorbeeld een rijrichting kunnen bepalen en deze proactief kunnen doorgeven aan een andere provincie/het buitenland met het oog op interceptie. Dergelijke proactieve informatiegestuurde aanpak blijkt in huidig onderzoek thans onbestaande[39].

130. Nochtans blijkt uit huidig onderzoek dat een proactieve informatiegestuurde aanpak effectief mogelijkheden zou kunnen bieden[40]. Hiervoor wordt ter illustratie verwezen naar een nummerplaat in de tabellen. Deze nummerplaat creëerde binnen de betrokken provincie sinds de seiningsdatum 22 hits steeds aan dezelfde grensovergang en telkens tussen 03:40 uur en 04:17 uur. Het oprichten van een dispositief aan de grensovergang tussen 03:40 uur en 04:17 uur zou hoogstwaarschijnlijk kunnen leiden tot interceptie van dit voertuig en de stroom aan hits kunnen doen stoppen.

131. Tevens biedt dergelijke proactieve informatiegestuurde aanpak tal van voordelen. Ten eerste, kan de capaciteit gericht ingezet worden met hogere pakkans gelet op de probabiliteit; ten tweede, zal dit leiden tot minder frustratie op het terrein. *Last but not least*, zal dergelijke politionele aanpak het aantal hits verminderen door snellere ontseining[41] en opheldering van feiten.

132. Er bleek ook geen echte wisselwerking[42] te zijn tussen het AIK en het CIC terwijl beide nochtans tot de SICAD behoren en elkaar zouden kunnen aanvullen met het oog op een performanter optreden. Dit bleek zelfs het uitgangspunt te zijn van de oprichting van de SICAD.

133. Tevens bleek dat de eenheden van signalering niet staan te springen om alle hit-informatie te verkrijgen, waardoor niet alle mogelijkheden maximaal benut worden om de door hen geseinde entiteiten, *in casu* nummerplaten onderzoeksmatig te exploiteren. Voor alle duidelijkheid, dit werd in huidig onderzoek niet afgestemd met de eenheden van signalering. Feit is wel dat

.....

[39] Repliek van de commissaris-generaal in het licht van de tegenspraak: *In sommige provincies is de RTIC-werking geëvolueerd naar een meer proactieve aanpak, zoals in Vlaams-Brabant. Zo wordt een nummerplaat na leesverificatie ook onderworpen aan controle in de ANG. Indien de nummerplaat gekoppeld is aan meerdere feiten of personen waarover extra informatie beschikbaar is, wordt deze ter beschikking gesteld van de ploegen op het terrein.*

[40] Deze mogelijkheid wordt hier aangehaald rekening houdende met vigerende wetgeving zoals Wet op de Gegevensbescherming, proactieve recherche, bijzondere opsporingsmethoden, …

[41] We spreken hier over ANG en SIS II/Schengen.

[42] De gegevens van het ANPR-systeem worden in de CIC's wel ter beschikking gesteld van het AIK maar er is geen echte wisselwerking, laat staan aansturing.

het mailingsysteem ten behoeve van de eenheden van signalering werd stopgezet. Hierdoor krijgen de eenheden van signalering niet meer alle informatie die mogelijk tot opheldering van het feit kan leiden. In het licht van informatiegestuurde politiewerking worden hier niet alle kansen tot opheldering van feiten gegrepen. Dergelijke handelwijze heeft in het licht van organisatiebeheersing bedreigingen in zich aangezien de geïntegreerde politie mogelijk over informatie beschikt die noodzakelijk kan zijn voor de strafvordering.

7. Aanbevelingen

7.1 Visie, strategie en beleid

134. Het Vast Comité P beveelt aan dat de geïntegreerde politie binnen haar geledingen organisatorisch functionaliteiten ANPR-exploitatie inbedt met inachtname van de principes van de CP3 betreffende organisatiebeheersing.

135. Het Vast Comité P beveelt aan dat de geïntegreerde politie een exploitatie-beleid ANPR (inclusief internationale hit-uitwisseling) ontwikkelt zowel *in realtime* als in batchverwerking vertrekkend vanuit een gedragen organisatiebeheersing teneinde een minimale gelijkwaardige dienstverlening te verzekeren over het gehele grondgebied.

7.2 Operationele werking

136. Het Vast Comité P beveelt aan dat de geïntegreerde politie de betrouw-baarheid van de geautomatiseerde correlatie, lees hit substantieel verhoogt.

137. Het Vast Comité P beveelt aan dat de geïntegreerde politie een operationele visie uitwerkt m.b.t. tot het effectief investeren met het oog op interceptie van bepaalde vooraf gedefinieerde hits *in realtime* alsook op basis van analyses van eerdere hits (batchverwerking).

7.3 Informatiegestuurde werking

138. Het Vast Comité P beveelt aan dat de geïntegreerde politie een visie ontwikkelt inzake de *push*[43] van informatie vanuit de CIC's inzake vooraf bepaalde hits naar belanghebbenden.

139. Naast bovenvermelde aanbeveling inzake het pushbeleid beveelt het Vast Comité P, gelet op de conclusie in randnummer 129, eveneens aan een visie

[43] Met push wordt bedoeld dat de informatie die voorhanden is op initiatief wordt overgemaakt in het licht van de mogelijke opheldering van het feit.

inzake de *pull*[44] te ontwikkelen waarbij de eenheid van signalering informatie afkomstig van vooraf bepaalde hits opvraagt teneinde de beschikbare informatie maximaal te exploiteren.

8. Opmerkingen inzake de tegensprekelijkheid

140. Het Vast Comité P is verheugd te mogen vaststellen dat huidig onderzoek zal toelaten om de werking van het ANPR-netwerk te optimaliseren en dat de werkgroep justitie-politie inzake actie- en interventiebeleid de aanbevelingen ter zake ter harte zal nemen.

141. Het Vast Comité P gaat er dan ook van uit dat de potentialiteiten die het ANPR-netwerk in zich heeft ten volle benut zullen worden teneinde als intelligent middel zo performant mogelijk bij te dragen tot een verhoging van de maatschappelijke veiligheid.

.....

[44] Met pull wordt bedoeld dat de eenheid van signalering zelf informatie opvraagt in het licht van de mogelijke opheldering van het feit.

9. Bijlage: Tabellen van de 12 nummerplaten

TABEL 1: OVERZICHT VAN DE HITS VAN NUMMERPLAAT 1 IN BELGIË IN DE PERIODE VAN 29/05/2020 TOT 29/06/2020

Nederlandse nummerplaat 1: geseind sinds 16-08-2019 met als maatregel in beslag nemen			
Volgnr.	**Tijdstip *read***	**Lokalisatie en rijrichting**	**Betrokken CIC**
1	05/06/2020 om 05:05 uur	Grens richting België	Limburg
2	05/06/2020 om 05:05 uur	Grens richting België	Limburg
3	05/06/2020 om 18:12 uur	Grens richting Nederland	Limburg
4	06/06/2020 om 05:03 uur	Grens richting België	Limburg
5	06/06/2020 om 05:03 uur	Grens richting België	Limburg
6	06/06/2020 om 16:27 uur	Grens richting Nederland	Limburg
7	06/06/2020 om 16:27 uur	Grens richting Nederland	Limburg
8	07/06/2020 om 05:08 uur	Grens richting België	Limburg
9	07/06/2020 om 05:08 uur	Grens richting België	Limburg
10	07/06/2020 om 13:29 uur	Grens richting Nederland	Limburg
11	08/06/2020 om 16:43 uur	Grens richting België	Limburg
12	08/06/2020 om 16:43 uur	Grens richting België	Limburg
13	09/06/2020 om 06:27 uur	Grens richting Nederland	Limburg
14	09/06/2020 om 06:27 uur	Grens richting Nederland	Limburg
15	11/06/2020 om 14:29 uur	Grens richting België	Limburg
16	11/06/2020 om 14:29 uur	Grens richting België	Limburg
17	11/06/2020 om 16:51 uur	Grens richting Nederland	Limburg
18	13/06/2020 om 10:56 uur	Grens richting België	Limburg
19	13/06/2020 om 10:56 uur	Grens richting België	Limburg
20	13/06/2020 om 18:20 uur	Grens richting Nederland	Limburg
21	15/06/2020 om 16:53 uur	Grens richting België	Limburg
22	15/06/2020 om 16:53 uur	Grens richting België	Limburg
23	16/06/2020 om 06:24 uur	Grens richting Nederland	Limburg
24	21/06/2020 om 17:05 uur	Grens richting België	Limburg
25	22/06/2020 om 06:52 uur	Grens richting Nederland	Limburg
26	22/06/2020 om 16:48 uur	Grens richting België	Limburg
27	22/06/2020 om 16:48 uur	Grens richting België	Limburg
28	23/06/2020 om 05:28 uur	Grens richting Nederland	Limburg
29	23/06/2020 om 16:31 uur	Grens richting België	Limburg
30	23/06/2020 om 16:31 uur	Grens richting België	Limburg
31	24/06/2020 om 06:33 uur	Grens richting Nederland	Limburg
32	24/06/2020 om 06:33 uur	Grens richting Nederland	Limburg
33	24/06/2020 om 17:00 uur	Grens richting België	Limburg
34	24/06/2020 om 17:00 uur	Grens richting België	Limburg
35	25/06/2020 om 05:40 uur	Grens richting Nederland	Limburg
36	29/06/2020 om 05:05 uur	Grens richting België	Limburg
37	29/06/2020 om 05:05 uur	Grens richting België	Limburg

Uit tabel 1 blijkt dat dit voertuig enkel binnen de provincie Limburg 37 hits creëerde en dit steeds aan grensovergangen. Vaak stellen we meerdere hits vast op eenzelfde tijdstip. Dit komt omdat er meerdere camera's geplaatst zijn op eenzelfde locatie. Elke camera creëert een hit.

TABEL 2: OVERZICHT VAN DE HITS VAN NUMMERPLAAT 2 IN BELGIË IN DE PERIODE VAN 29/05/2020 TOT 29/06/2020

Belgische nummerplaat 2: geseind sinds 23-05-2020 met als maatregel in beslag nemen			
Volgnr.	**Tijdstip *read***	**Lokalisatie en rijrichting**	**Betrokken CIC**
1	05/06/2020 om 15:42 uur	Grens richting België	Henegouwen
2	08/06/2020 om 14:48 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
3	08/06/2020 om 18:55 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
4	09/06/2020 om 06:02 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
5	09/06/2020 om 08:58 uur	Grens richting België	Henegouwen
6	10/06/2020 om 14:25 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
7	12/06/2020 om 14:00 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
8	12/06/2020 om 15:58 uur	Grens richting België	Henegouwen
9	15/06/2020 om 14:14 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
10	15/06/2020 om 16:14 uur	Grens richting België	Henegouwen
11	16/06/2020 om 06:15 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
12	16/06/2020 om 07:58 uur	Grens richting België	Henegouwen
13	16/06/2020 om 11:58 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
14	16/06/2020 om 13:59 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
15	16/06/2020 om 17:52 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
16	16/06/2020 om 17:52 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
17	17/06/2020 om 00:15 uur	Grens richting België	Antwerpen
18	18/06/2020 om 08:42 uur	Binnenland België E40 richting Oostende	Oost-Vlaanderen
19	18/06/2020 om 09:45 uur	Grens richting Frankrijk	West-Vlaanderen
20	19/06/2020 om 17:01 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
21	19/06/2020 om 17:01 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
22	19/06/2020 om 23:06 uur	Grens richting België	Antwerpen
23	22/06/2020 om 12:44 uur	Binnenland België E40 richting Oostende	Oost-Vlaanderen
24	22/06/2020 om 13:38 uur	Grens richting Frankrijk	West-Vlaanderen
25	24/06/2020 om 18:19 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
26	24/06/2020 om 18:19 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
27	25/06/2020 om 01:02 uur	Grens richting België	Antwerpen
28	25/06/2020 om 13:33 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
29	25/06/2020 om 21:34 uur	Grens richting België	Antwerpen
30	26/06/2020 om 13:45 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
31	26/06/2020 om 19:06 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
32	26/06/2020 om 19:06 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
33	27/06/2020 om 00:24 uur	Grens richting België	Antwerpen

34	27/06/2020 om 16:11 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
35	27/06/2020 om 23:50 uur	Grens richting België	Antwerpen
36	29/06/2020 om 13:56 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen

Uit tabel 2 blijkt dat dit voertuig binnen de provincies Henegouwen, Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Antwerpen 36 hits creëerde zowel aan grensovergangen als in het binnenland.

TABEL 3: OVERZICHT VAN DE HITS VAN NUMMERPLAAT 3 IN BELGIË IN DE PERIODE VAN 29/05/2020 TOT 29/06/2020

Belgische nummerplaat 3: geseind sinds 28-05-2020 met als maatregel in beslag nemen			
Volgnr.	**Tijdstip *read***	**Lokalisatie en rijrichting**	**Betrokken CIC**
1	31/05/2020 om 15:42 uur	N9 Gentbrugge richting Gentbrugge	Oost-Vlaanderen
2	31/05/2020 om 15:43 uur	N9 Gentbrugge richting Gentbrugge	Oost-Vlaanderen
3	02/06/2020 om 16:40 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
4	02/06/2020 om 16:41 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
5	10/06/2020 om 17:46 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
6	10/06/2020 om 17:47 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
7	11/06/2020 om 14:30 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
8	11/06/2020 om 14:32 uur	N9 Gentbrugge richting Gentbrugge	Oost-Vlaanderen
9	11/06/2020 om 15:06 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
10	11/06/2020 om 15:07 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
11	15/06/2020 om 16:26 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
12	15/06/2020 om 16:27 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
13	16/06/2020 om 13:32 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
14	16/06/2020 om 13:32 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
15	16/06/2020 om 13:32 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
16	17/06/2020 om 18:18 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
17	17/06/2020 om 18:19 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
18	18/06/2020 om 16:17 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
19	18/06/2020 om 16:48 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
20	18/06/2020 om 20:40 uur	N9 Gentbrugge richting Gentbrugge	Oost-Vlaanderen
21	18/06/2020 om 20:40 uur	N9 Gentbrugge richting Gentbrugge	Oost-Vlaanderen
22	18/06/2020 om 21:10 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
23	18/06/2020 om 21:10 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
24	20/06/2020 om 14:38 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
25	20/06/2020 om 14:39 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
26	21/06/2020 om 19:21 uur	N9 Gentbrugge richting Gentbrugge	Oost-Vlaanderen
27	21/06/2020 om 13:22 uur	N9 Gentbrugge richting Gentbrugge	Oost-Vlaanderen
28	21/06/2020 om 18:57 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
29	21/06/2020 om 18:58 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen
30	22/06/2020 om 13:03 uur	N9 Gentbrugge richting Melle	Oost-Vlaanderen

Na visuele controle van het camerabeeld bleek dat dit een Belgische nummerplaat betrof. Uit tabel 3 blijkt dat dit voertuig in de provincie Oost-Vlaanderen 30 hits creëerde op de N9 te Gentbrugge.

TABEL 4: OVERZICHT VAN DE HITS VAN NUMMERPLAAT 4 IN BELGIË IN DE PERIODE VAN 29/05/2020 TOT 29/06/2020

Nederlandse nummerplaat 4: geseind sinds 06-04-2020 met als maatregel in beslag nemen			
Volgnr.	**Tijdstip *read***	**Lokalisatie en rijrichting**	**Betrokken CIC**
1	01/06/2020 om 11:06 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
2	01/06/2020 om 17:46 uur	Grens richting België	Antwerpen
3	03/06/2020 om 06:17 uur	Binnenland België R2 richting Gent	Oost-Vlaanderen
4	03/06/2020 om 18:16 uur	Binnenland België N101 richting Zandvliet	Antwerpen
5	03/06/2020 om 18:21 uur	Binnenland België N111 richting Zandvliet	Antwerpen
6	03/06/2020 om 18:25 uur	Binnenland België Doel richting Nederland	Oost-Vlaanderen
7	04/06/2020 om 06:22 uur	Binnenland België R2 richting Nederland	Oost-Vlaanderen
8	07/06/2020 om 15:41 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
9	07/06/2020 om 16:26 uur	Grens richting België	Antwerpen
10	07/06/2020 om 16:26 uur	Grens richting België	Antwerpen
11	09/06/2020 om 06:19 uur	Binnenland België Doel richting Nederland	Oost-Vlaanderen
12	09/06/2020 om 18:16 uur	Binnenland België R2 richting Gent	Oost-Vlaanderen
13	10/06/2020 om 06:18 uur	Binnenland België Doel richting Nederland	Oost-Vlaanderen
14	10/06/2020 om 18:50 uur	Binnenland België R2 richting Nederland	Oost-Vlaanderen
15	12/06/2020 om 18:04 uur	Binnenland België Doel richting Nederland	Oost-Vlaanderen
16	17/06/2020 om 06:03 uur	Binnenland België N101 Zandvliet richting	Antwerpen
17	17/06/2020 om 06:04 uur	Binnenland België N101 Zandvliet richting	Antwerpen
18	17/06/2020 om 06:14 uur	Binnenland België Doel richting Nederland	Oost-Vlaanderen
19	17/06/2020 om 18:39 uur	Binnenland België R2 richting Nederland	Oost-Vlaanderen
20	18/06/2020 om 05:52 uur	Binnenland België N101 Zandvliet richting	Antwerpen
21	18/06/2020 om 06:02 uur	Binnenland België Doel richting Nederland	Oost-Vlaanderen
22	20/06/2020 om 18:13 uur	Binnenland België Doel richting Nederland	Oost-Vlaanderen
23	25/06/2020 om 06:12 uur	Binnenland België N101 Zandvliet richting	Antwerpen
24	25/06/2020 om 06:23 uur	Binnenland België Doel richting Nederland	Oost-Vlaanderen
25	25/06/2020 om 11:22 uur	Binnenland België R2 richting Gent	Oost-Vlaanderen
26	25/06/2020 om 18:24 uur	Binnenland België R2 richting Nederland	Oost-Vlaanderen
27	26/06/2020 om 06:16 uur	Binnenland België Doel richting Nederland	Oost-Vlaanderen
28	26/06/2020 om 18:39 uur	Binnenland België R2 richting Nederland	Oost-Vlaanderen
29	28/06/2020 om 18:17 uur	Binnenland België Doel richting Nederland	Oost-Vlaanderen
30	29/06/2020 om 06:38 uur	Binnenland België R2 richting Nederland	Oost-Vlaanderen

Uit tabel 4 blijkt dat dit voertuig binnen de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen 30 hits creëerde en dit zowel aan grensovergangen als in het binnenland.

TABEL 5: OVERZICHT VAN DE HITS VAN NUMMERPLAAT 5 IN BELGIË IN DE PERIODE VAN 29/05/2020 TOT 29/06/2020

Belgische nummerplaat 5: geseind sinds 05-06-2020 met als maatregel in beslag nemen			
Volgnr.	**Tijdstip *read***	**Lokalisatie en rijrichting**	**Betrokken CIC**
~~1~~	~~30/05/2020 om 03:47 uur~~	~~Grens richting Frankrijk~~	~~Henegouwen~~
~~2~~	~~31/05/2020 om 03:44 uur~~	~~Grens richting Frankrijk~~	~~Henegouwen~~
~~3~~	~~01/06/2020 om 03:54 uur~~	~~Grens richting Frankrijk~~	~~Henegouwen~~
~~4~~	~~02/06/2020 om 03:48 uur~~	~~Grens richting Frankrijk~~	~~Henegouwen~~
~~5~~	~~03/06/2020 om 03:59 uur~~	~~Grens richting Frankrijk~~	~~Henegouwen~~
~~6~~	~~04/06/2020 om 03:46 uur~~	~~Grens richting Frankrijk~~	~~Henegouwen~~
~~7~~	~~05/06/2020 om 03:54 uur~~	~~Grens richting Frankrijk~~	~~Henegouwen~~
8	07/06/2020 om 03:57 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
9	08/06/2020 om 04:08 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
10	09/06/2020 om 03:57 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
11	11/06/2020 om 04:02 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
12	12/06/2020 om 03:54 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
13	13/06/2020 om 03:58 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
14	14/06/2020 om 04:04 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
15	15/06/2020 om 03:52 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
16	16/06/2020 om 03:48 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
17	17/06/2020 om 03:40 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
18	18/06/2020 om 04:00 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
19	19/06/2020 om 04:05 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
20	20/06/2020 om 03:54 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
21	21/06/2020 om 03:49 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
22	22/06/2020 om 03:57 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
23	23/06/2020 om 04:17 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
24	24/06/2020 om 04:01 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
25	25/06/2020 om 03:45 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
26	26/06/2020 om 03:53 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
27	27/06/2020 om 03:29 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
28	28/06/2020 om 03:58 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
29	29/06/2020 om 03:49 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen

Uit tabel 5 blijkt dat dit voertuig enkel binnen de provincie Henegouwen 29 hits creëerde waarvan 22 hits na de seiningsdatum en dit steeds aan dezelfde grensovergang. Bovendien merken we op dat al deze hits zich voordoen tussen 03:40 uur en 04:17 uur. De eerste ZEVEN situeren zich voor de seiningsperiode. Ze kwamen dus *a posteriori* als gevolg van de query van de dataset tot stand en werden doorstreept. Voor meer informatie wordt verwezen naar randnummer 36.

TABEL 6: OVERZICHT VAN DE HITS VAN NUMMERPLAAT 6 IN BELGIË IN DE PERIODE VAN 29/05/2020 TOT 29/06/2020

Nederlandse nummerplaat 6: geseind sinds 16-03-2020 met als maatregel in beslag nemen			
Volgnr.	**Tijdstip *read***	**Lokalisatie en rijrichting**	**Betrokken CIC**
1	30/05/2020 om 18:20 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
2	03/06/2020 om 06:08 uur	Grens richting België	Antwerpen
3	03/06/2020 om 18:57 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
4	04/06/2020 om 11:10 uur	Grens richting België	Antwerpen
5	05/06/2020 om 18:03 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
6	06/06/2020 om 09:42 uur	Grens richting België	Antwerpen
7	06/06/2020 om 13:00 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
8	08/06/2020 om 08:04 uur	Grens richting België	Antwerpen
9	08/06/2020 om 18:09 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
10	09/06/2020 om 13:48 uur	Grens richting België	Antwerpen
11	09/06/2020 om 15:32 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
12	11/06/2020 om 08:29 uur	Grens richting België	Antwerpen
13	11/06/2020 om 18:45 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
14	12/06/2020 om 08:08 uur	Grens richting België	Antwerpen
15	12/06/2020 om 18:11 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
16	12/06/2020 om 18:11 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
17	13/06/2020 om 17:34 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
18	15/06/2020 om 08:00 uur	Grens richting België	Antwerpen
19	15/06/2020 om 18:20 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
20	15/06/2020 om 18:20 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
21	18/06/2020 om 08:45 uur	Grens richting België	Antwerpen
22	19/06/2020 om 18:30 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
23	19/06/2020 om 18:30 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
24	22/06/2020 om 07:13 uur	Grens richting België	Antwerpen
25	26/06/2020 om 08:13 uur	Grens richting België	Antwerpen
26	27/06/2020 om 07:58 uur	Grens richting België	Antwerpen

Na visuele controle van het camerabeeld bleek dat dit een Nederlandse nummerplaat betrof. Uit tabel 6 blijkt dat dit voertuig enkel binnen de provincie Antwerpen 26 hits creëerde en dit steeds aan dezelfde TWEE grensovergangen.

TABEL 7: OVERZICHT VAN DE HITS VAN NUMMERPLAAT 7 IN BELGIË IN DE PERIODE VAN 29/05/2020 TOT 29/06/2020

Franse nummerplaat 7 geseind sinds 17-01-2015 met als maatregel in beslag nemen			
Volgnr.	**Tijdstip *read***	**Lokalisatie en rijrichting**	**Betrokken CIC**
1	31/05/2020 om 23:11 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
2	31/05/2020 om 23:11 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
3	04/06/2020 om 19:22 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
4	06/06/2020 om 16:07 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
5	06/06/2020 om 16:07 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
6	06/06/2020 om 21:50 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
7	06/06/2020 om 21:50 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
8	08/06/2020 om 20:20 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
9	08/06/2020 om 20:20 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
10	09/06/2020 om 12:23 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
11	09/06/2020 om 12:23 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
12	10/06/2020 om 20:18 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
13	10/06/2020 om 20:18 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
14	11/06/2020 om 19:11 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
15	12/06/2020 om 12:23 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
16	12/06/2020 om 12:23 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
17	12/06/2020 om 18:54 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
18	12/06/2020 om 18:54 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
19	13/06/2020 om 19:01 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
20	14/06/2020 om 16:52 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
21	14/06/2020 om 16:52 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
22	14/06/2020 om 20:41 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
23	14/06/2020 om 20:41 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
24	19/06/2020 om 15:47 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen
25	19/06/2020 om 15:46 uur	Grens richting België	West-Vlaanderen

Na visuele controle van het camerabeeld bleek dat dit een Franse nummerplaat betrof. Uit tabel 7 blijkt dat dit voertuig enkel binnen de provincie West-Vlaanderen 25 hits creëerde en dit steevast aan dezelfde grensovergang en enkel richting België.

TABEL 8: OVERZICHT VAN DE HITS VAN NUMMERPLAAT 8 IN BELGIË IN DE PERIODE VAN 29/05/2020 TOT 29/06/2020

Nederlandse nummerplaat 8: geseind sinds 07-09-2018 met als maatregel in beslag nemen			
Volgnr.	**Tijdstip *read***	**Lokalisatie en rijrichting**	**Betrokken CIC**
1	02/06/2020 om 18:13 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
2	04/06/2020 om 09:53 uur	Grens richting België	Antwerpen
3	04/06/2020 om 12:44 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
4	04/06/2020 om 15:48 uur	Grens richting België	Antwerpen
5	04/06/2020 om 18:55 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen

6	04/06/2020 om 18:55 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
7	05/06/2020 om 08:48 uur	Grens richting België	Antwerpen
8	05/06/2020 om 11:58 uur	Grens richting Frankrijk	Henegouwen
9	05/06/2020 om 14:55 uur	Grens richting België	Henegouwen
10	07/06/2020 om 15:16 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
11	07/06/2020 om 15:16 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
12	08/06/2020 om 08:23 uur	Grens richting België	Antwerpen
13	09/06/2020 om 14:01 uur	Grens richting België	Antwerpen
14	11/06/2020 om 09:41 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
15	11/06/2020 om 09:41 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
16	11/06/2020 om 17:50 uur	Grens richting België	Antwerpen
17	15/06/2020 om 19:53 uur	Grens richting België	Antwerpen
18	19/06/2020 om 15:35 uur	Grens richting België	Antwerpen
19	22/06/2020 om 19:45 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
20	22/06/2020 om 19:45 uur	Grens richting Nederland	Antwerpen
21	26/06/2020 om 08:09 uur	Grens richting België	Antwerpen

Na visuele controle van het camerabeeld bleek dat dit een Nederlandse nummerplaat betrof. Uit tabel 8 blijkt dat dit voertuig enkel binnen de provincies Henegouwen en Antwerpen 21 hits creëerde.

TABEL 9: OVERZICHT VAN DE HITS VAN NUMMERPLAAT 9 IN BELGIË IN DE PERIODE VAN 29/05/2020 TOT 29/06/2020

Belgische nummerplaat 9: geseind sinds 22-06-2020 met als maatregel in beslag nemen. Tevens diefstal van het voertuig.			
Volgnr.	**Tijdstip *read***	**Lokalisatie en rijrichting**	**Betrokken CIC**
~~1~~	~~03/06/2020 om 06:22 uur~~	~~Grens richting Nederland~~	~~Limburg~~
~~2~~	~~03/06/2020 om 06:22 uur~~	~~Grens richting Nederland~~	~~Limburg~~
~~3~~	~~04/06/2020 om 06:24 uur~~	~~Grens richting Nederland~~	~~Limburg~~
~~4~~	~~05/06/2020 om 06:30 uur~~	~~Grens richting Nederland~~	~~Limburg~~
~~5~~	~~08/06/2020 om 06:30 uur~~	~~Grens richting Nederland~~	~~Limburg~~
~~6~~	~~09/06/2020 om 06:23 uur~~	~~Grens richting Nederland~~	~~Limburg~~
~~7~~	~~10/06/2020 om 06:21 uur~~	~~Grens richting Nederland~~	~~Limburg~~
~~8~~	~~11/06/2020 om 06:19 uur~~	~~Grens richting Nederland~~	~~Limburg~~
~~9~~	~~12/06/2020 om 06:19 uur~~	~~Grens richting Nederland~~	~~Limburg~~
~~10~~	~~15/06/2020 om 06:23 uur~~	~~Grens richting Nederland~~	~~Limburg~~
~~11~~	~~15/06/2020 om 16:20 uur~~	~~Grens richting België~~	~~Limburg~~
~~12~~	~~17/06/2020 om 16:20 uur~~	~~Grens richting België~~	~~Limburg~~
~~13~~	~~18/06/2020 om 22:57 uur~~	~~Grens richting Nederland~~	~~Limburg~~
~~14~~	~~18/06/2020 om 17:05 uur~~	~~Grens richting België~~	~~Limburg~~
~~15~~	~~19/06/2020 om 15:43 uur~~	~~Grens richting België~~	~~Limburg~~
16	26/06/2020 om 05:44 uur	Grens richting Nederland	Limburg
17	29/06/2020 om 05:59 uur	Grens richting Nederland	Limburg
18	29/06/2020 om 05:59 uur	Grens richting Nederland	Limburg

Na visuele controle van het camerabeeld bleek dat dit een Belgische nummerplaat betrof. Uit tabel 9 blijkt dat dit voertuig enkel binnen de provincie Limburg 18 hits creëerde waarvan DRIE hits na de seiningsperiode en dit steeds aan dezelfde grensovergang. De eerste 15 hits situeren zich voor de seiningsperiode. Ze kwamen dus *a posteriori* als gevolg van de query van de dataset tot stand en werden doorstreept. Voor meer informatie wordt verwezen naar randnummer 36.

TABEL 10: OVERZICHT VAN DE HITS VAN NUMMERPLAAT 10 IN BELGIË IN DE PERIODE VAN 29/05/2020 TOT 29/06/2020

Litouwse nummerplaat 10: geseind sinds 25-08-2011 met als maatregel in beslag nemen. Tevens diefstal van het voertuig.			
Volgnr.	**Tijdstip *read***	**Lokalisatie en rijrichting**	**Betrokken CIC**
1	02/06/2020 om 15:27 uur	Grens richting België	Limburg
2	02/06/2020 om 18:29 uur	Grens richting Nederland	Limburg
3	02/06/2020 om 18:29 uur	Grens richting Nederland	Limburg
4	03/06/2020 om 16:37 uur	Grens richting België	Limburg
5	03/06/2020 om 16:37 uur	Grens richting België	Limburg
6	05/06/2020 om 07:03 uur	Grens richting Nederland	Limburg
7	05/06/2020 om 07:03 uur	Grens richting Nederland	Limburg
8	18/06/2020 om 00:00 uur	Grens richting België	Limburg
9	18/06/2020 om 00:00 uur	Grens richting België	Limburg
10	18/06/2020 om 04:24 uur	Grens richting Nederland	Limburg
11	18/06/2020 om 04:24 uur	Grens richting Nederland	Limburg
12	20/06/2020 om 00:24 uur	Grens richting België	Limburg
13	20/06/2020 om 00:24 uur	Grens richting België	Limburg
14	20/06/2020 om 11:26 uur	Grens richting Nederland	Limburg
15	20/06/2020 om 11:26 uur	Grens richting Nederland	Limburg

Na visuele controle van het camerabeeld bleek dat dit een buitenlandse nummerplaat betrof. Uit tabel 10 blijkt dat dit voertuig enkel binnen de provincie Limburg 15 hits creëerde en dit steeds aan dezelfde grensovergang. Het bleek hier niet om het effectief geseinde voertuig te gaan.

TABEL 11: OVERZICHT VAN DE HITS VAN NUMMERPLAAT 11 IN BELGIË IN DE PERIODE VAN 29/05/2020 TOT 29/06/2020

Belgische nummerplaat 11: geseind van 27-06-2020 tot 30/06/2020 met als maatregel in beslag nemen. Tevens diefstal van het voertuig.			
Volgnr.	**Tijdstip *read***	**Lokalisatie en rijrichting**	**Betrokken CIC**
1	~~08/06/2020 om 08:23 uur~~	~~Binnenland België E40 richting Oostende~~	~~Oost-Vlaanderen~~
2	~~09/06/2020 om 08:34 uur~~	~~Binnenland België E40 richting Oostende~~	~~Oost-Vlaanderen~~
3	~~11/06/2020 om 08:42 uur~~	~~Binnenland België E40 richting Oostende~~	~~Oost-Vlaanderen~~
4	~~15/06/2020 om 08:37 uur~~	~~Binnenland België E40 richting Oostende~~	~~Oost-Vlaanderen~~

5	~~17/06/2020 om 08:38 uur~~	~~Binnenland België E40 richting Oostende~~	~~Oost-Vlaanderen~~
6	~~18/06/2020 om 08:34 uur~~	~~Binnenland België E40 richting Oostende~~	~~Oost-Vlaanderen~~
7	~~22/06/2020 om 08:36 uur~~	~~Binnenland België E40 richting Oostende~~	~~Oost-Vlaanderen~~
8	~~23/06/2020 om 08:31 uur~~	~~Binnenland België E40 richting Oostende~~	~~Oost-Vlaanderen~~
9	28/06/2020 om 01:55 uur	Binnenland België N460 richting Aalst	Oost-Vlaanderen

Na visuele controle van het camerabeeld bleek dat dit een Belgische nummerplaat betrof. Uit tabel 11 blijkt dat dit voertuig enkel binnen de provincie Oost-Vlaanderen 9 hits kende waarvan EEN hit na de seiningsperiode en dit op de hit na steeds op dezelfde locatie in het binnenland. De eerste ACHT hits situeren zich voor de seiningsperiode. Ze kwamen dus *a posteriori* als gevolg van de query van de dataset tot stand en werden doorstreept. Voor meer informatie wordt verwezen naar randnummer 36.

TABEL 12: OVERZICHT VAN DE HITS VAN NUMMERPLAAT 12 IN BELGIË IN DE PERIODE VAN 29/05/2020 TOT 29/06/2020

Belgische nummerplaat 12: geseind van 26/06/2020 tot 27/07/2020 met als maatregel in beslag nemen. Tevens diefstal van het voertuig.			
Volgnr.	**Tijdstip *read***	**Lokalisatie en rijrichting**	**Betrokken CIC**
1	~~04/06/2020 om 23:15 uur~~	~~Grens richting Nederland~~	~~Limburg~~
2	~~05/06/2020 om 00:29 uur~~	~~Grens richting België~~	~~Limburg~~
3	~~05/06/2020 om 00:29 uur~~	~~Grens richting België~~	~~Limburg~~
4	~~09/06/2020 om 23:02 uur~~	~~Grens richting België~~	~~Limburg~~
5	~~09/06/2020 om 23:02 uur~~	~~Grens richting België~~	~~Limburg~~
6	~~11/06/2020 om 23:11 uur~~	~~Grens richting Nederland~~	~~Limburg~~
7	~~12/06/2020 om 00:24 uur~~	~~Grens richting België~~	~~Limburg~~

Na visuele controle van het camerabeeld bleek dat dit een Belgische nummerplaat betrof. Uit tabel 12 blijkt dat dit voertuig enkel binnen de provincie Limburg 7 hits kende en dit steeds aan dezelfde grensovergang. Alle ZEVEN hits situeren zich voor de seiningsperiode. Ze kwamen dus *a posteriori* als gevolg van de query van de dataset tot stand en werden doorstreept. Voor meer informatie wordt verwezen naar randnummer 36.

10. Lijst met afkortingen

AIK	Arrondissementeel Informatiekruispunt
AMS	ANPR Managed Services
ANG	Algemene Nationale Gegevensbank
ANPR	*Automatic NumberPlate Recognition*
BS	Belgisch Staatsblad
CAD	*Computer Aided Dispatching*
CIC	Communicatie- en informatiecentrum van de federale politie
COC	Controleorgaan op de politionele informatie
DAO	Directie van de operaties inzake bestuurlijke politie
DirCo	Bestuurlijk directeur-coördinator
DirJud	Gerechtelijk directeur
DRI	Directie van de politionele informatie
ICT	Informatie- en communicatietechnologie
KB	Koninklijk Besluit
OCR	*Optical Character Recognition*
PZ	*Politiezone*
RTIC	*Real Time Intelligence Center*
SICAD	Communicatie- en informatiedienst van het arrondissement
SIS II	Schengen Informatiesysteem van de tweede generatie
WGP	Wet tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus
WPA	Wet op het politieambt

Nota aan de Parlementaire Begeleidingscommissie aansluitend op de bespreking van het rapport over het toezichtsonderzoek ANPR

Tijdens de bespreking van dit rapport werd de vraag gesteld naar enerzijds de geografische spreiding van de 172 camera's uit de eerste fase (Strix) en anderzijds de onderliggende redenen hiervoor.

Vermits de in het toezichtsonderzoek gehanteerde dataset de periode van 29 mei tot 29 juni 2020 behelst, werd voor het antwoord teruggegrepen naar een nota van DRI met een stand van zaken van het nationaal project ANPR daterend van dezelfde periode.

In deze nota van DRI worden de volgende camerasites aangesloten op het netwerk eerste fase weergegeven, zijnde de camera's:

- Afkomstig van de Federale politie ter hoogte van de grensovergangen op autosnelwegen;
- van het Havenbedrijf Antwerpen;
- van het Vlaams Gewest (gewestwegen, parking Westkerke E40 en de luchthavens Deurne en Oostende);
- van de luchthaven Charleroi-Gosselies.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat soms meerdere camera's op eenzelfde site werden geplaatst.

De eerste fase werd gerealiseerd op basis van een raamcontract van het Vlaams Gewest en werd geoperationaliseerd op 17 november 2017.

Wat de verdere uitbouw en integratie van de tweede fase (AMS) (ANPR Management Services) van ANPR-camerasites betreft, is het verschil tussen het aantal camerasites te verklaren vanuit historisch perspectief waarbij het ANPR-gebeuren al langer ingeburgerd is in Vlaanderen dan in Wallonië.

Om deze tweede fase te realiseren, wordt gebruikgemaakt van een nieuw raamcontract, gegund aan de Tijdelijke Vereniging TV Proximus Trafiroad op 3 januari 2018.

In de vragen werd ook vaak verwezen naar de ANPR-werking op het niveau van de lokale politie en meer bepaald het recherchematige gebruik van de door de ANPR-camera's gegenereerde beelden enerzijds en anderzijds het beleidsmatig inzetten van ANPR-camera's voor specifieke acties of het specifiek opsporen van bepaalde inbreuken of vormen van criminaliteit of het opsporen van een welbepaalde gezochte dader.

Tal van voorbeelden tonen immers aan dat het exploiteren van deze gegevens in het kader van concrete onderzoeken een meerwaarde betekenen. Dit maakte evenwel niet het voorwerp uit van huidig toezichtsonderzoek.

Het rapport van het toezichtsonderzoek heeft zich evenwel beperkt tot de ANPR-hit-afhandeling van gestolen nummerplaten binnen de schoot van de Federale politie voor de ANPR-camera's uit de eerste fase.

De conclusies hebben dan ook niets te maken met de exploitatie van de beschikbare informatie afkomstig van reads en hits ten voordele van recherchedoeleinden.

Wat dit laatste betreft, kan - zoals in de marge van dit onderzoek werd vernomen - worden gesteld dat het ANPR-systeem hiervoor vaak succesvol wordt gebruikt.

Elke ANPR-camera zal in eerste instantie de nummerplaten van alle voorbijrijdende voertuigen met behulp van een optische leesapparatuur lezen/herkennen, hetgeen een read wordt genoemd.

In tweede instantie wordt deze read vergeleken met andere databanken.

Wanneer de vergelijking van de read correleert/overeenstemt met de gegevens van een databank, in casu de gestolen nummerplaten, dan ontstaat er een hit.

Dit proces gebeurt volledig geautomatiseerd, maar de betrouwbaarheid en de validatie van de hit noodzaken wel nog een visuele controle van de foto en correctheid van de seining.

De hits uit dit specifiek onderzoek kwamen allemaal toe op de werkstations in de provinciale radiokamers van de Federale politie (CIC's). Vervolgens werd visueel nagegaan of de initiële read correct werd gelezen.

Ingevolge de onderzoeksrelevantie van de dataset werden niet alle CIC's betrokken in dit TO.

Tijdens het terreinonderzoek werd gepeild naar het proces van de hit-afhandeling, de coördinatie/informatiedoorstroming en het interventiebeleid binnen de geïntegreerde politie, evenwel beperkt tot de federale politie.

Hierbij werd vastgesteld dat de hit-afhandeling zich haast uitsluitend beperkt tot de real time afhandeling, zijnde in casu de visuele controle van de nummerplaat met al dan niet consultatie van de beschikbare databanken en open bronnen (real time intelligence center).

Bijgevolg werd door de CIC's geen analyse gedaan van eerdere hits met het oog op eventuele toekomstige intercepties en werd niet gezocht naar een patroon in de verplaatsing om met enige probabiliteit proactief over te gaan tot interceptie. Dit zou nochtans wel mogelijk zijn door gebruik te maken van batchverwerking.

Uit het onderzoek is ook gebleken dat in de praktijk zelden of nooit een interceptieploeg werd uitgestuurd voor de in het onderzoek onderzochte hits.

Wat ten slotte het zeer hoog percentage van foute reads betreft, werd in het rapport ook aangegeven dat het foutenpercentage voor het nieuwe AMS-systeem veel lager zal liggen, maar dat hoe dan ook elke hit-lezing visueel moet worden gecontroleerd door een operator.