

ANPR-camera's

ANPR-camera's (Automatic Numberplate Recognition) zijn automatische nummerplatherkenningscamera's die alle voorbijrijdende voertuigen registreren. Ze kunnen ingezet worden voor onder andere verkeershandhaving, monitoring van verkeersstromen en de opsporing van niet-verzekerde en niet-gekeurde voertuigen.



JERRY DE BRIE

Goedkopere en uniforme camera's via opdrachtcentrale

Sinds begin 2013 kunnen steden, gemeenten en politiezones ANPR-camera's aankopen via de 'Opdrachtcentrale vast ANPR-netwerk' van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Zo kunnen ze veel kosten en moeite besparen. Willem De Schoenmacker van AWV licht toe.

Waarom heeft AWV de Opdrachtcentrale rond ANPR-camera's ingevoerd?

"Heel wat politiezones en lokale besturen bestelden in het verleden al ANPR-camera's. Maar die systemen zijn niet altijd compatibel. Bovendien vergt zo'n bestelling een grote inspanning: er moet bijvoorbeeld telkens een lastenboek uitgeschreven worden en er is ook gespecialiseerde technische kennis voor nodig. Daarom besloot AWV, op aangeven van de politiezone Voorkempem, om haar jarenlang vergaarde kennis rond ANPR-camera's ter beschikking te stellen van de lokale besturen en politiezones. Dat doen we via deze 'Opdrachtcentrale vast ANPR-netwerk'. Lokale overheden en politiezones kunnen nu via die opdrachtcentrale ook bestellingen plaatsen voor de levering, plaatsing en onderhoud (inclusief software) van ANPR-camera's. Ondertussen zijn er via deze weg al 120 camera's aangekocht."

Wat zijn de voordelen van deze manier van bestellen?

"Een groot voordeel is dat alle systemen die via de opdrachtcentrale besteld worden onderling compatibel zijn. De ingewonnen data kunnen dus ook gemeentegrensover-

schrijdend gebruikt worden. Deze geïntegreerde aanpak leidt tot maximaal rendement bij alle partijen, denk bijvoorbeeld aan de uitwisseling van 'black lists' (zie pagina 2). Bovendien drukken we zo ook de kosten. De lokale bestellers hoeven bijvoorbeeld al geen technische experts te consulteren en te betalen. Deze manier van bestellen bespaart hen ook heel wat administratief werk. Omdat we werken met een soort raamcontract, daalt ook de aankoopprijs. Wanneer steden en gemeenten of politiezones de camera's willen inzetten voor trajectcontrole op een gewestweg, kunnen ze bovendien een aanvraag tot cofinanciering indienen bij AWV. Die kan oplopen tot 40 %."

Hoe kunnen geïnteresseerde overheden een bestelling plaatsen?

"Een opdrachtcentrale is een nog niet zo gebruikelijk type overheidsopdracht en vraagt een vernieuwende manier van denken. De bestellingen gebeuren niet door de opdrachtcentrale (AWV) zelf, maar rechtstreeks door de aankoopdienst van de lokale politie of gemeentebestuur. De bestelling verloopt volledig autonoom en de facturen van de leveranciers worden rechtstreeks betaald door de bestellende overheid in kwestie. Het Agentschap Wegen en Verkeer treedt wel op als aanbestedende overheid. Zij heeft een contract afgesloten met de opdrachtnemer en de politiezones, steden en gemeenten treden dan op als bestellende overheid. De

procedure om een bestelling te plaatsen is uitgeschreven in draaiboeken op de website van AWV. Een eerste draaiboek is voor nieuwe leveringen en werken en een tweede draaiboek is voor het full omnium onderhoud. Om de administratieve last te beperken kunnen bestellende overheden ook gebruik maken van technisch goed onderbouwde standaardformulieren. Let wel, de bestelling geldt enkel voor vaste toestellen."

Welke toekomstplannen zijn er?

"Doordat dankzij de opdrachtcentrale steeds meer politiezones en gemeenten dezelfde soort camera's zullen gebruiken, zullen we een vast netwerk kunnen maken waarin de gegevens makkelijk uitwisselbaar zijn. De efficiëntie van die databanken reikt veel verder dan het menselijk brein, waardoor effectiever geverbaliseerd zal kunnen worden. We bekijken momenteel ook of het mogelijk is om de oudere systemen compatibel te maken, maar of en wanneer dit mogelijk is, is nog koffiedik kijken."

Meer informatie over de opdrachtcentrale op www.wegenenverkeer.be (klik op 'verkeer en mobiliteit' en vervolgens op 'ANPR-netwerk'). U vindt hier onder meer de draaiboeken voor een bestelling en meer informatie ivm de cofinanciering.



JERRY DE BRIE

"Alle camera's die via de opdrachtcentrale besteld worden, zijn compatibel."

■ Willem De Schoenmacker, Projectingenieur Verkeershandhavingssystemen bij AWV

Hoe ANPR-camera's inzetten voor verkeershandhaving?

Wat doen ANPR-camera's?

De ANPR-camera's registreren en herkennen de kentekens van voertuigen. Ze verzamelen automatisch een aantal gegevens van elk passerend voertuig zoals de nummerplaat, de nationaliteit, het tijdstip, enz. Deze gegevens worden vergeleken met verschillende databanken die controleren op geseinde, gestolen, verdachte en niet-verzekerde voertuigen en voertuigen die niet in orde zijn met de technische keuring. Als de nummerplaat in één van deze databanken voorkomt, dan is er sprake van een 'hit' en krijgt de beheerder onmiddellijk een signaal waarna actie kan ondernomen worden. In combinatie met hoogte- of weegsensoren, detectielussen of andere technologie kunnen de camera's ingezet worden voor allerlei toepassingen voor politionele en verkeershandavingsdoeleinden.

Waarvoor kunnen ze ingezet worden?

ANPR-camera's kunnen in het kader van verkeershandhaving ingezet worden voor:

- Trajectcontrole
- Inhaalverbod
- Toegangscontrole (woonwijken, uitzonderlijk verkeer, voetgangerszones,...)

- Vrachtwagensluis
- Sluipverkeer
- White list: plaatselijk verkeer, hulpdiensten, publieke diensten, toegelaten vrachtverkeer
- Black list: verkeersbelasting, voortvluchtigen misdrijf, veroordeelde chauffeurs voor dronkenschap, ...

Naast verkeershandhaving kunnen ANPR-camera's ook nog ingezet worden voor verkeerskundige analyses zoals herkomstbestemmingsonderzoek, het bepalen van reistijden en het tellen van voertuigen en voor politionele analyses zoals klassieke camerabewaking, opzoekingen op plaats, tijdstip, nummerplaat, kleuranalyses en ander politioneel onderzoek.

Juridisch kader

Voor het gebruik en de registratie van ANPR-gegevens moet u rekening houden met de Camerawet, de Privacywet en de Wet op het Politieambt. De gegevens die geregistreerd worden mogen bijgevolg enkel tijdelijk bewaard worden (maximum 30 dagen) en mogen in real time enkel door of onder toezicht van politiediensten bekeken worden.



JERRY DE BRIE



Sluipverkeer

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

Toegangscontrole

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

Trajectcontrole

De punctuele snelheidscontroles kunnen dankzij ANPR worden aangevuld met trajectcontroles zodat de gemiddelde snelheid over een welbepaald traject wordt bewaakt. Daardoor zal de gedragswijziging van automobilisten zich niet beperken tot de directe omgeving van bijvoorbeeld een flitspaal.

"Gedeelde gegevens en camera's voor nog meer resultaat"

De politiezone Voorkempen (Brecht, Malle, Schilde, Zoersel) werkte mee aan de realisatie van het politiezone grensoverschrijdend vast ANPR-netwerk. Korpschef Geert Smet: "De onderlinge uitwisseling van gegevens is een troef voor grenslocaties tussen twee gemeenten of politiezones."



■ **Geert Smet, korpschef politiezone Voorkempen:** "We moeten zorgvuldig met de gegevens omspringen."

De impuls voor een politiezone grensoverschrijdend ANPR-netwerk kwam uit de politiezone Voorkempen. Geert Smet, korpschef: "Onze aangrenzende politiezone Turnhout heeft al jaren een vast cameranetwerk. Wij wilden in onze zone een gelijkaardig netwerk uitbouwen, maar het leek ons interessant om dat op een uniforme manier voor heel Vlaanderen te doen. We zijn met dat idee bij AWW gaan aankloppen. Zij hebben vanuit hun knowhow het project uitgewerkt tot de opdrachtcentrale".



JERRY DE BRIE

Verkeersveiligheid

In de politiezone Voorkempen zijn ondertussen 15 ANPR-sites geïnstalleerd, waarvan er momenteel 6 in gebruik zijn. De ingebruikname van het hele netwerk gebeurt in drie fases waarvan de tweede eind maart wordt afgerond. Het gaat hoofdzakelijk om camera's voor trajectcontrole en in Brecht is de installatie van een vrachtwagensluis via ANPR voorzien. Korpschef Smet: "We willen zo veel mogelijk gebruik maken van alle functionaliteiten die de camera's bieden: zowel om de verkeersveiligheid te stimuleren als voor politionele opzoekingen. Via onze ANPR-camera's hebben we zo al meerdere gestolen voertuigen en een verdachte wagen na een inbraak gedetecteerd. Sinds kort maken we ook PV's voor snelheidsovertredingen op de locaties met trajectcontrole. In januari en februari moesten we telkens ongeveer 500 PV's opstellen. Maar het is nog te vroeg om over een effect te

spreken, de locatie met trajectcontrole is daarvoor nog niet voldoende gekend."

Buren

Bij sites op grenslocaties is het interessant om gegevens uit te wisselen met de buurgemeente of naburige politiezone. Smet: "Via het ANPR-netwerk is dat technisch zeer eenvoudig. Samenwerking en gedeelde camera's zijn zeker nuttig. In onze zone loopt er bijvoorbeeld een politie- en gemeentegrensoverschrijdende trajectcontrole van Schilde tot Wijnegem. Zo kunnen we de snelheid van de voertuigen over een langer traject monitoren en inperken, wat een groter effect heeft op de naleving van de snelheidslimieten. Met de verzamelde gegevens moet – zowel in het kader van de camera- als privacywet – wel voorzichtig omgesprongen worden. Zelf verstrekken wij enkel need-to-know informatie aan de vragende politiediensten."

Brasschaat

"Twee problemen in één klap aanpakken"

Brasschaat was pilootgemeente binnen het opstartproject van de opdrachtcentrale voor het vast ANPR-netwerk. Ze plaatste als eerste gemeente bestellingen voor ANPR-camera's via de opdrachtcentrale.

Dirk de Kort, eerste schepen van publieke ruimte: "In Brasschaat stelden we twee grote problemen vast. Enerzijds was er het typische probleem van snelheidsovertredingen, anderzijds een inbraakprobleem. Verdachte wagens werden wel gesignaleerd, maar we konden

hen moeilijk met wederkerende feiten in verband brengen. Doordat ANPR een combinatie van gegevens voor verschillende doeleinden mogelijk maakt (verkeersveiligheid, preventie, tellingen, verzekeringsdetectie ...), leek het ons een middel om beide problemen samen aan te pakken. Dit zorgde er ook voor dat er binnen Brasschaat een breed politiek draagvlak was voor de installatie."

Mentaliteitswijziging

"Via de opdrachtcentrale konden we profiteren van de gewestelijke knowhow rond ANPR-camera's. We werken ook grensoverschrijdend met Brecht, wat de proefopstelling gunstig heeft beïnvloed en de bruikbaarheid van de cijfers nog beter maakt. De resultaten mogen

er dan ook zijn. Dankzij de trajectcontrole merken we bijvoorbeeld een mentaliteitswijziging bij de bestuurders. Er wordt niet langer alleen geremd ter hoogte van een flitspaal. In korte tijd kende het aantal snelheidsovertredingen een spectaculaire daling van 4% tot slechts 0,17%."



■ **Dirk de Kort, eerste schepen van publieke ruimte Brasschaat:** "Dankzij de vele mogelijke toepassingen was er een groot politiek draagvlak voor de bestelling van de camera's."

★ Nieuw

Nieuwe secretaris-generaal voor het Departement MOW

Sinds 1 april heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) van de Vlaamse overheid een nieuwe secretaris-generaal, Filip Boelaert. Hij volgt ir. Fernand Desmyter op, die sinds het ontstaan van het departement in 2006 aan het hoofd stond en nu met pensioen is gegaan. Mobiliteitsbrief had een kort gesprek.

Welke evolutie ziet u voor het Departement MOW?

Filip Boelaert: "Mobiliteit is de voorbije jaren een centraal thema geworden. Dat is logisch. Iedereen die een stap buiten de deur zet komt er mee in aanraking. Verkeersonveiligheid en files zijn belangrijke thema's in de politiek, maar ook aan de toeg. Het is belangrijk dat het departement de maatschappelijke en technologische evoluties nauwgezet opvolgt en de juiste maatregelen voorstelt om onze toekomstige mobiliteit en verkeersveiligheid te verbeteren. Denk maar aan de opkomst van elektrische fietsen of zelfrijdende auto's, wegen en verkeerslichten die als het ware met elkaar gaan praten... We moeten echt op zoek naar innoverende, vernieuwende en ambitieuze oplossingen om die uitdagingen aan te gaan. Daarom moet het departement in de toekomst toonaangevend worden in het mobiliteitsbeleid, als eerste raadgever voor de minister en als bron van informatie voor de maatschappij. Daarnaast heeft het departement ook een belangrijke ondersteunende rol binnen de Vlaamse overheid. Ook in die rol willen we toonaangevend zijn."

Welke accenten wilt u leggen?

"Een eerste accent is de uitbouw van databeheer, want meten is de basis om te weten. Vervolgens gebruiken we die kennis om beleidsvoorstellen uit te werken. En over die voorstellen overleggen we uiteraard met het mobiliteitsmiddenveld, academici en onderzoekcentra. Dialoog over die voorstellen zal centraal staan om ze te versterken en er draagvlak voor te verwerven. Maar ook om een vinger aan de pols te houden om te weten wat er leeft."

Hoe zal het lokaal mobiliteitsbeleid evolueren?

"Overleg met lokale overheden over het te voeren mobiliteitsbeleid is steeds een groot aandachtspunt geweest én zal ook zo moeten blijven. De Vlaamse beleidsplannen bieden een kader voor Vlaanderen. De gemeenten zijn goed geplaatst om dat beleid, in overleg met alle betrokken actoren in de gemeente, vorm te geven op lokaal niveau."



Filip Boelaert studeerde aan de VUB (ingenieur-architect) en specialiseerde zich sinds 1998 in mobiliteit: eerst als mobiliteitsbegeleider en vervolgens celhoofd mobiliteit en verkeer bij de Vlaamse Gemeenschap. In 2004 werd hij vice-kabinetschef bij het Vlaamse ministerie van Openbare Werken, sinds 2009 was hij kabinetschef voor de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

🗨️ Vraag en antwoord

Waar moet je op letten als je een GBC organiseert?

De GBC is een formeel overlegorgaan dat alle partners samenbrengt die van belang zijn om je plan of project te doen slagen. Door in een vroeg stadium alle relevante partners samen te brengen, kan je meteen rekening houden met ieders belangen en tot een gedragen project komen. Daarom is het in eerste instantie belangrijk om na te gaan wie die relevante partners zijn. Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), De Lijn, de provincie en de mobiliteitsbegeleider zijn in bijna alle gevallen uit te nodigen. Dit ligt ook vast in de regelgeving. Maar mogelijk zijn er nog andere belangrijke partners of stakeholders. Maak uit of je hen betreft in de GBC of via een andere overleg- of participatievorm. Van zodra het duidelijk is wie je wil uitnodigen, is het belangrijk om tijdig vergaderverzoeken uit te sturen zodat je al deze partners met hun eigen drukke agenda's ook effectief kan samenbrengen. Begrip

opbouwen voor elkaars belangen en beperkingen is de basis van een goede samenwerking. Hiervoor moet je met elkaar praten, een brief of volmacht kan dit niet bewerkstelligen. Maak daarom gebruik van handige hulpmiddeltjes zoals doodle of een vaste vergaderkalender.

📄 Meer info over GBC op www.mobielvlaanderen.be/overheden (mobiliteitsbeleid)

🚲 Fiets

Nieuw kenniscentrum: Fietsberaad Vlaanderen

De Vlaamse overheid heeft groen licht gegeven voor de oprichting van het Fietsberaad Vlaanderen. Het nieuwe kenniscentrum zal instaan voor de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis voor het fietsbeleid naar lokale overheden. Tegen het begin van de zomer moet het operationeel zijn. Het Fietsberaad Vlaanderen wordt ondergebracht bij de VWSG maar werkt autonoom.



📄 Meer info over Fietsberaad Vlaanderen op www.mobielvlaanderen.be/overheden (thema fietsen, beleid)

Aanpassing Vademecum Fietsvoorzieningen

Het Vademecum Fietsvoorzieningen werd aangepast. Er zijn onder meer richtlijnen voor de inrichting van fietssnelwegen toegevoegd.

📄 De nieuwe versie van het Vademecum Fietsvoorzieningen vindt u op www.mobielvlaanderen.be/overheden (vademecums)

🚗 Autodelen

29% meer cambiogebruikers

Eind 2013 telde autodeelorganisatie cambio 6.901 gebruikers in Vlaanderen. Dat zijn er 29% meer dan in 2012. Voor het eerst werd de kaap van 100.000 ritreservaties in één jaar overschreden. De autodeelorganisatie startte in Vlaanderen in 2004 en telde vorig jaar 121 ophaalpunten in 19 steden en gemeenten, waar 260 wagens ter beschikking staan.

📄 www.cambio.be



📅 Agenda

April

- 24 • Vormingsreeks groene netwerken regio West, deel 1 – Sint-Niklaas
- 28 • Uitwisselingsmoment autovrije zondag – Brussel
- 28 • Analyse van ontwerp van verkeersinfrastructuur – Antwerpen

Mei

- 6 • Op zoek naar 'quick wins' binnen het geïntegreerd mobiliteitsbeleid – Antwerpen
- 8 • Vormingsreeks groene netwerken regio Oost, deel 1 – Landen
- 13 • Vlaams Congres Verkeersveiligheid – Oostende
- 15 • Vormingsreeks groene netwerken regio West, deel 2 – Kortrijk
- 19 • Verkeerslichtenregeling – Antwerpen
- 22 • Vormingsreeks groene netwerken regio Oost, deel 2 – Antwerpse Kempen

Juni

- 13 • Mobiliteit en gezondheid – Brussel

📄 Meer details vindt u in de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er nu ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden (Publicaties) – 'Mobiliteitsbrief'. Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.

Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden.

Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit, mobiliteitsambtenaren en andere geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar.

Redactie en Vormgeving: Kluwer. **Redactieadres:** info@mobiliteitsbrief.be. **Redactieraad:** Vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. **Verantwoordelijke uitgever:** Filip Boelaert, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2014 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

