

55

Naam project	:	Transportcriminaliteit /deelplan ANPR
Startdatum	:	Juli 2008
Einddatum	:	
Versie	:	1.1
Opdrachtgever	:	
Proceseigenaar	:	

1. Inhoudsopgave

1. INHOUDSOPGAVE	2
2. DOCUMENTBEHEER	3
Plaats document	3
Versie geschiedenis	3
Goedkeuring	3
Verspreiding	3
3. PLANBESCHRIJVING	4
3.1 Aanleiding project	5
3.2 Projectdoel	5
3.2 Projectresultaten	5
3.3 Projectbereik	5
3.4 Projectvoorwaarden en uitgangspunten	6
3.5 Verbanden met andere projecten	6
4. WERKWIJZE/PLANNING	7
4.1 Projectfasen en tijdsfasering	7
4.2 Projectbudget	9
5. PROJECTRISICO'S	10
6. PROJECTBEHEERSING	11
6.1 Organisatie	11
6.2 Communicatie binnen het project	11

2. Documentbeheer

Plaats document

Dit document is te vinden in: S:\Blik op 2011\Transportcriminaliteit.doc

Versiegeschiedenis

Versiedatum	Veranderingen	Markering/wijzigingen
	Eerste uitgave	

Goedkeuring

Dit document is geldig indien goedgekeurd en ondertekend door:

Naam	Handtekening	Functie	Datum	Versie
Annelore Roelofs		Korpschef		

Verspreiding

Dit document wordt gestuurd naar:

Naam	Functie	Datum	Versie
Annelore Roelofs	Korpschef		
	Programmadirecteur		
	Proceseigenaar Intake		
	Proceseigenaar Noodhulp		
	Proceseigenaar Handhaving		
	Proceseigenaar Opsporing		
F	Proceseigenaar Operationele Ondersteuning		
	Proceseigenaar Ondersteuning		
	Projectleider RIO		
	Teamchef RIK		
	Hoofd Regionaal Bedrijfsbureau		
	Hoofd Bureau Communicatie		
	Hoofd Dienst Financieel Economische Zaken		
	Hoofd Dienst Facilitaire Ondersteuning		
	Hoofd Dienst Personeel en Organisatie		
	Hoofd Dienst Informatie Management		
	Beleidsmedewerker Verkeer		
	Interregionaal Bureau Internationale Betrekkingen		
	Beleidsmedewerker Openbaar Ministerie		

3. Planbeschrijving

3.1 Aanleiding project

Transportcriminaliteit blijkt een populaire en lucratieve bezigheid. Bijna dagelijks worden we geconfronteerd met berichten dat ladingen of de vrachtauto is gestolen, de container is opengebrouwen of in zijn geheel verdwenen. Ladingdiefstallen zijn al lang geen specifieke acties meer van toevallige criminelen, maar passen in het totaalpakket van moderne misdaadorganisaties.

Daarbij bleed de *toegenomen anonimiteit* ten gevolge van het proces van individualisering een vruchtbare voedingsbodem voor deze criminaliteit. Door de uitbreiding van de Europese Unie en daarmee het openstellen van de grenzen voor vrij verkeer van personen, goederen en diensten zien we tevens een toename van de grensoverschrijdende criminaliteit. Noord- en Oost Gelderland is een doorgangsgebied voor vele vormen van deze mensen- en goederenstromen.

Noord- en Oost Gelderland is bij uitstek een regio die zich leent voor *nodale oriëntatie*. De nodale oriëntatie veronderstelt lokale en internationale samenwerking met verschillende soorten van organisaties. Te denken valt aan andere opsporingsdiensten zoals de douane, publieke organisaties zoals bijvoorbeeld de Kamer van Koophandel, gemeentelijke diensten en private organisaties zoals bijvoorbeeld banken. (Rapport nodale oriëntatie van de Nederlandse politie, Politie in Ontwikkeling).

Het *Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing (RPC)*¹ Noord- en Oost Gelderland is een interessant initiatief met een nodale oriëntatie. Vanuit het RPC is de opdracht naar voren gekomen om gezamenlijk de transportcriminaliteit aan te pakken, waarbij de politie trekker zal zijn van dit project. De gemeente zal trekker zijn van het project veilig uitgaan en het bedrijfsleven zal trekker zijn van het project beveiliging van bedrijventerreinen.

Vragen die naar aanleiding van deze projecten naar voren komen zijn: Hoe en onder welke condities moet de samenwerking gestalte krijgen? Onder welke condities zijn partijen bereid om kennis en informatie met elkaar te delen? De projecten zullen hier invulling aan moeten geven.

¹ RPC is een strategisch regionaal publiek-privaat samenwerkingsverband, waarin de partijen gezamenlijk, maar met behoud van hun eigen verantwoordelijkheid een bijdrage leveren aan de bevordering van een veiliger ondernemersklimaat.

3.2 Projectdoel

De doelstelling van het project transportcriminaliteit/deelplan ANPR is:

Het verminderen van de transportcriminaliteit met 10 % in 2009 binnen de regio Noord- en Oost Gelderland. (% kan aangepast worden nav. thema-analyse, zie paragraaf 4.1)

Hier zijn verschillende manieren voor om dit te realiseren: screenen personeel, beveiligen van producten, meldpunt transportcriminaliteit OM, beveiliging bedrijventerreinen.

Dit project wil door middel van *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR) de transportcriminaliteit verminderen. ANPR is een techniek waarmee een camera met onderliggende intelligente software op straat mobiel of statisch kentekens scant en deze kentekens direct matcht met verschillende soorten informatiebestanden. Hierbij kan direct of indirect worden gereageerd op een hit. De verzamelde data kunnen later ook worden geanalyseerd en veredeld.

De toepassing van ANPR kan dus zowel plaatsvinden in het kader van *handhaving* als van *opsporing*. Het heeft de potentie om een positieve bijdrage te leveren aan de uitvoering van de politietaak door een verhoging van de pakkans, een daling van de dreiging van criminele activiteiten en de mogelijkheid om achteraf vervoersstromen te onderzoeken en te analyseren. In die zin is ANPR zowel een preventief als een repressief instrument. ANPR wordt ingezet als ondersteuning van de *Informatie Gestuurde Politie* (IGP).

De regio's Rotterdam en IJsselland werken onder andere met ANPR. Noord- en Oost Gelderland zal gebruik maken van de kennis die hier reeds is en ziet ruimte voor uitwerking van een gezamenlijke aanpak met de korpsen IJsselland, Twente, Gelderland-Midden en Gelderland-Zuid.

3.3 Projectresultaten

Het project levert de volgende producten/resultaten (toelichting in paragraaf 4.1) op:

- Thema-analyse
- Werkinstructies/protocollen
- Privacyreglement
- Implementatieplan
- Evaluatieverslag

3.4 Projectbereik/scope

Onder transportcriminaliteit wordt verstaan: Criminaliteit ten aanzien van transportmiddelen, zoals vrachtwagens, aanhangers en opleggers waarvan met name de logistieke sector hinder van ondervindt.

Vanuit de nodale oriëntatie is er een vijftal *stromen* te definiëren: mensen, goederen, energie, kapitaal en informatie/communicatie. Dit project richt zich op de stroom goederen: voertuigdiefstal, ladingdiefstal, helling.

Binnen de *verkeersinfrastructuur* richt dit project zich op de wegen binnen onze regio. Spoorlijnen, vaarwegen en luchtwegen vallen hier buiten. Parkeerterreinen, carpoolplaatsen, op- en afritten en tankstations worden hierin wel meegenomen.

Noord- en Oost Gelderland zal aansluiting zoeken bij de korpsen Twente, IJsselland, Gelderland-Midden en Gelderland-Zuid. In de toekomst zal er tevens gekeken worden naar een samenwerking met Duitsland. Dit valt nu nog buiten het project.

3.5 Projectvoorwaarden en uitgangspunten

Het project kent de volgende randvoorwaarden en uitgangspunten:

Randvoorwaarden:

- De korpsleiding heeft zijn goedkeuring uitgesproken.
- Er is budget beschikbaar voor het inschakelen van middelen.

Uitgangspunten:

- De landelijke ontwikkelingen over de toepassing van ANPR worden gevolgd en er wordt rekening gehouden met landelijke besluiten van de Raad van Hoofdcommissarissen.
- De toepassingsgebieden van de ANPR-techniek vinden plaats na een juridische toetsing en verkregen toestemming van beslissingsbevoegden.
- De bestaande organisatie is beschikbaar voor ontwikkeling en implementatie.
- Het procesteam Handhaving en Opsporing zijn beschikbaar om bij te dragen aan dit project.
- Er is capaciteit beschikbaar voor de deelprojecten.
- Er is capaciteit beschikbaar voor implementatie.
- De private partijen/partners RPC zijn betrokken bij dit project.

3.6 Verbanden met andere projecten

Het project transportcriminaliteit heeft raakvlakken met het project nachtregisters en het project Sherpa. Verder wordt er aansluiting gevonden bij het project PICTO (project intelligent cameratoezicht en opsporing) en het project beveiliging bedrijventerreinen van de regio IJsselland.

De ontwikkelingen rondom het landelijk programmabureau ANPR - het programma transportsecurity van de KLPD - de landelijke werkgroep ladingdiefstal vanuit de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (Avc) - in het project Amigo (grensbeveiliging) van de Koninklijke Marechaussee worden gevolgd.

4. Werkwijze/planning

4.1 Projectfasen en tijdsfasering

Het project omvat de volgende projectfasen (de tijdsfasering is opgenomen in tabel 2):

Fase 1 Vooronderzoek

In de fase vooronderzoek zal allereerst informatie omtrent het onderwerp transportcriminaliteit worden verzameld en gelezen. Binnen de verschillende regio's zal bekeken worden welke projecten omtrent dit onderwerp reeds lopen. Noord- en Oost Gelderland ziet ruimte voor uitwerking van een gezamenlijke aanpak bij voorkeur op een schaal van 5 korpsen (Ijsselland, Twente, Gelderland-Midden en Gelderland-Zuid) en in nauwe samenwerking met het KLPD en BRNON. Tevens zal er binnen onze eigen regio gekeken worden welke initiatieven omtrent dit onderwerp zijn genomen.

Fase 2 Thema-analyse

Aan de hand van een thema-analyse zal onderzocht worden wat kenmerkend (omvang, aard, achtergronden) is voor de criminaliteit in de wegtransportsector in Noord- en Oost Gelderland. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van branchegerichte informatie. Deze informatie zal afkomstig zijn van de transporteurs, de brancheorganisaties, de verzekeraars en het meldpunt OM.

Fase 3 Opstarten werkgroepen

In deze fase zullen de verschillende werkgroepen opgestart worden. De partijen binnen het RPC zullen hierin tevens worden vertegenwoordigd (zie tabel 1).

Fase 4 Opleveren producten

Binnen de verschillende werkgroepen zullen er verschillende producten (oa. criminaliteitsbeeldanalyse, privacyreglement, protocollen) worden opgeleverd.

Fase 5 Implementatie - pilot

Aan de hand van de uitkomsten van de werkgroepen zal bepaald worden waar, wanneer en hoe de implementatie/pilot wordt uitgevoerd. Een implementatieteam wordt opgezet om de implementatie goed te laten verlopen.

Fase 6 Evaluatie

Binnen deze eindfase wordt geëvalueerd wat de resultaten en het verloop van het project zijn. Zonodig worden er aanpassingen verricht en wordt er een beslissing genomen over de vervolgstappen.

Tabel 1: Overzicht werkgroepen

Deelproject	Doel	Deelnemers
ANPR strategie	<ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van de samenwerkende partijen (oa. Rijkswaterstaat, KLPD, RDW, douane, Koninklijke Marechaussee, vreemdelingenpolitie, Algemene Inspectie Dienst) - Het uitwerken van kaders met betrekking tot publiek-private samenwerking. - Het uitwerken van de mogelijkheden voor koppeling van de ANPR-systemen aan de bestaande camera's van Rijkswaterstaat, gemeentelijke camera's (stadstoezicht), camera's in het publieke domein (tankstations, grote parkeergarages) of camera's van Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie. 	<ul style="list-style-type: none"> - projectleider - beleidsmedewerker OM - beleidsmedewerker gemeente - medewerker bedrijfsleven
ANPR-toepassingen	<ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van de verschillende toepassingsmogelijkheden (bestaande vaste camera's, mobiele camera's, semi-mobiel) en de hiermee samenhangende organisatorische gevolgen. Hierbij wordt een zuiver politieke inzet onderscheiden van de inzet met partners, waardoor ook de randvoorwaarden en de gevolgen van het gebruik voor die diensten inzichtelijk worden. - Het bepalen en inrichten van strategische inzet of/en mobiele inzet. - Het benoemen van strategische geografische plekken aan de hand van criminaliteitsbeeldanalyse (rol bedrijfsleven: aanleveren branchegerichte informatie). - Bij mobiele inzet het bepalen van auto (noodhulp of onopvallend). 	<ul style="list-style-type: none"> - leidinggevende blauw - beleidsmedewerker verkeer - rechercheur - medewerker RIK - medewerker IM
Techniek	<ul style="list-style-type: none"> - In afstemming met de landelijke ontwikkelingen op technisch gebied (ISC-landelijke dataserver) ontwikkelen en realiseren van een technische infrastructuur voor optimaal gebruik van ANPR-data binnen de regio NOG met als doel opslag van ANPR-data en het verzekeren van een veilig gebruik hiervan door gebruikers (informatiebeveiliging). Het deelproject techniek omvat op technisch terrein de andere deelprojecten. - Het aanschaffen van ANPR-hardware en software. 	<ul style="list-style-type: none"> - beleidsmedewerker verkeer - beleidsmedewerker IM - medewerker FAO (aanschaf, onderhoud en beheer ANPR) - medewerker bedrijfsleven
Werkprocessen en Informatiehoudding	<ul style="list-style-type: none"> - Het zorg dragen voor <i>valide onderliggende informatiebestanden</i>. - Het in kaart brengen van de gevolgen voor de werkprocessen en komen tot een eenduidige werkwijze, onder andere door het ontwikkelen van <i>opvolgscenario's</i> bij directe en indirecte ANPR-hits. - Het adviseren over de organisatieaanpassingen om een blijvend effectief en efficiënt ANPR-gebruik te garanderen. - Het adviseren en coördineren van een adequate back-office met mogelijkheden voor opslag, bewerking en uitwisseling van informatie. 	<ul style="list-style-type: none"> - medewerker RIK - projectleider
Juridische afstemming	<ul style="list-style-type: none"> - Het onderzoeken en beschrijven van de mogelijkheden met betrekking tot samenwerking met andere overheidsinstanties en de private sector. - Het opstellen van protocollen voor een juiste en eenduidige interpretatie en toepassing van de geldende wetgeving (privacyreglement ANPR) in afstemming met het landelijk programmabureau. 	<ul style="list-style-type: none"> - beleidsmedewerker OM
Communicatie	<ul style="list-style-type: none"> - Het in- en extern actief communiceren over de toepassing van ANPR in afstemming met partners. 	<ul style="list-style-type: none"> - communicatiemedewerker OM - communicatiemedewerker politie
Personeel	<ul style="list-style-type: none"> - Het zorgdragen voor de personele aspecten binnen het project (onder andere opleiden van bedienaars van de ANPR apparatuur, back office medewerkers en analisten). 	<ul style="list-style-type: none"> - Medewerker P&O

Tabel 2: Schema tijdsfasering

Fasen	Periode	Producten
<i>Fase 1 Vooronderzoek</i>		
Informatie verzamelen en lezen	10-04 t/m 10-05	
Inventarisatie maken van draaiende projecten andere regio's	10-04 t/m 10-05	Overzicht van projecten verschillende regio's
Afspraken maken met regio's	10-04 t/m 10-05	
Vragenlijsten maken	24-04 t/m 21-05	Vragenlijsten
Gesprekken voeren	24-04 t/m 21-05	
Gesprekken uitwerken	24-04 t/m 21-05	
Inventarisatie maken van reeds lopende en gedane projecten/initiatieven binnen de regio	24-04 t/m 21-05	Overzicht van initiatieven/projecten
<i>Fase 2 Thema-analyse</i>		
Informatie vergaren bij verschillende partijen	01-06 t/m 26/06	
Rapportage van thema-analyse maken	01-06 t/m 26/06	Thema-analyse
<i>Fase 3 Opstarten werkgroepen</i>		
Inlichten van betrokken partijen	01-06 t/m 09-06	
Opstarten van werkgroepen	01-06 t/m 26-06	
Bijeenkomsten met werkgroepen inplannen	01-06 t/m 26-06	
Programma werkgroepen maken	01-06 t/m 26-06	Programma werkgroepen
<i>Fase 4 Opleveren producten</i>		
Ontwikkelen van producten/werkinstructies binnen de deelprojecten	26-06 t/m 15-11	Analyse, werkinstructies, privacyreglement
<i>Fase 5 Implementatie - pilot</i>		
Bijeenbrengen uitkomsten werkgroepen	15-11 t/m 07-12	
Maken eindrapportage	15-11 t/m 07-12	
Opzetten van implementatieteam	01-12 t/m 31-12	
Implementatieplan maken	01-12 t/m 31-12	Implementatieplan
Implementatie	01-01 t/m 01-04-09	
<i>Fase 6 Evaluatie</i>		
Evaluatiebijeenkomst plannen	01-03 t/m 14-03-09	
Evaluatie houden	01-05 t/m 31-05-09	
Evaluatieverslag schrijven	01-05 t/m 31-05-09	Evaluatieverslag

4.2 Projectbudget

Er zal vanuit het Regionaal Bedrijfsbureau een projectleider voor gemiddeld 24 uur per week ingezet worden. Daarnaast zal er vanuit de verschillende disciplines binnen de politieorganisatie en vanuit de deelnemende partijen binnen het RPC capaciteit voor de werkgroepen geleverd moeten worden voor gemiddeld 2 uur per week gedurende 3 maanden. Tot slot zal er tijdens de implementatie capaciteit vrijgemaakt moeten worden voor een implementatieteam (nadere uitwerking in implementatieplan).

De kosten die gemaakt worden vanuit de werkgroepen zullen verder uitgewerkt worden in deelprojectplannen. Voor de aanschaf van ANPR (mobiel) moet in ieder geval rekening worden gehouden met 30.000,- euro voor de inbouw in 1 voertuig (inclusief alle hardware).

5. Projectrisico's

Kritische factoren	
Juridisch	<p>- Er kan een beperkt wettelijk kader voor het uitwisselen van informatie zijn. - De maatschappelijke ontwikkelingen kunnen de toepassing van de ANPR-techniek beperken doordat juridische obstakels voor wat betreft termijnen van data niet worden weggenomen en de privacy van burgers belangrijker bevonden worden dan verder beveiliging van het openbaar domein.</p> <p>Maatregel: De toepassing van ANPR zo veel mogelijk transparant maken en de juridische mogelijkheden optimaal benutten en in de richting van de media actief communiceren over de toepassing.</p>
Economisch	<p>- De controles en de verwerking van data kosten capaciteit, terwijl mankracht schaars is.</p> <p>Maatregel: De verschillende partijen hun bijdrage laten leveren.</p>
Technologie	<p>- De technologie die ingezet wordt is relatief nieuw voor onze organisatie. Het kan zijn dat er zaken naar voren komen die in combinatie met de huidige ICT-omgeving voor problemen zorgen, met name wat opslag, beschikbaarheid en beheer van ANPR-data betreft.</p> <p>Maatregel: Aansluiting zoeken bij de landelijke ontwikkelingen.</p>
Samenwerking	<p>- Integraliteit door samenwerking is de doorslaggevende factor. De partijen moeten zich aan de afspraken houden en zich volledig inzetten. - De afstemming tussen verkeer (handhaving) en opsporing verdient aandacht.</p> <p>Maatregel: Consequenties doorvoeren bij het niet houden aan afspraken.</p>
Kwaliteit en betrouwbaarheid data	<p>- Het succes van het toepassen van de ANPR-techniek is sterk afhankelijk van de kwaliteit van de ingevoerde data. Data van onvoldoende kwaliteit geeft veel valse hits en bij directe opvolging onterechte staandhoudingen.</p> <p>Maatregel: De validiteit van de databestanden vooraf laten beheeren door RIO.</p>
Follow-up	<p>- Er moet aandacht besteed worden aan de kwaliteit van de operationele follow up.</p> <p>Maatregel: Er moeten draaiboeken komen.</p>
Verantwoordelijkheid	<p>- Bij het voeden van de database vanuit verschillende diensten en externe bronnen blijft de vraag wie waarvoor en wanneer verantwoordelijk is bij de inzet van ANPR. Hier moet duidelijkheid in komen.</p> <p>Maatregel: Er moeten protocollen opgesteld worden.</p>
Draagvlak	<p>- De medewerkers werkend met de ANPR techniek zullen bij veel valse hits hun vertrouwen in ANPR kunnen verliezen en minder gemotiveerd raken. Het draagvlak voor ANPR bij de onterecht gecontroleerde burger wordt negatief beïnvloed.</p> <p>Maatregel: De media de positieve acties laten communiceren.</p>
Cultuur en competenties	<p>- De politie-organisatie moet in staat zijn om een explosief groeiende hoeveelheid van verschillende soorten data te kunnen verwerken, bewerken en combineren. Dit vereist andere kennis en vaardigheden.</p> <p>Maatregel: Dit punt mee nemen in de organisatie van het RIO.</p>

6. Projectbeheersing

6.1 Projectorganisatie

Opdrachtgever

De opdrachtgever van het project is Annelore Roelofs, korpschef regiopolitie Noord- en Oost Gelderland, gedelegeerd namens het Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing (RPC). Namens haar is de proceseigenaar Handhaving (opdrachtnemer) het aanspreekpunt voor de projectleider. (is voorstel, nader bepalen met KC/RMT)

Opdrachtnemer

De opdrachtnemer stuurt op hoofdlijnen en bewaakt het projectdoel en de organisatiebelangen.

Projectleider

De projectleider is verantwoordelijk voor het realiseren van het projectresultaat. Hij richt de projectorganisatie in en maakt afspraken met de deelprojectleiders over de te realiseren projectresultaten. Tot slot is hij aanspreekpunt richting het RPC.

Deelprojectleider

De deelprojectleider leidt de werkgroep. Hij organiseert de werkgroep, rapporteert aan de projectleider en verdeelt de taken en activiteiten voor de projectuitvoering.

6.2 Communicatie binnen het project

De proceseigenaar Handhaving en de projectleider hebben regelmatig afstemmingsoverleg.

De voortgang wordt door de proceseigenaar gerapporteerd aan het RMT middels een vast agendapunt.

De projectleider rapporteert in de vergaderingen van het Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing over de voortgang van het project.

De projectgroep bestaande uit projectleider en deelprojectleiders komt 1 keer in de 2 weken bijeen.

De werkgroepen zullen naar eigen inzicht bij elkaar komen.