

## **BEPERKT TOEZICHT**

**BEPERKT TOEZICHT DOOR HET CONTROLEORGAAN OP DE  
POLITIONELE INFORMATIE INZAKE DE VASTSTELLING VAN  
SNELHEIDSOVERTREDINGEN IN HET KADER VAN DE  
TOEPASSING VAN GAS 5 EN INZAKE HET GEBRUIK VAN  
VRACHTWAGENSLUIZEN**

**RAPPORT**

**PUBLIEKE VERSIE**

*Referte: DIO22003*

**CONTROLEORGAAN OP DE  
POLITIONELE INFORMATIE**



## Dit rapport betreft een publieke versie van het toezichtonderzoek.

Dit betekent dat het niet of niet noodzakelijk alle elementen of passages bevat die vermeld worden in het basisrapport dat de bestemmingen wordt gericht. Sommige elementen of passages zijn weggelaten of werden geanonimiseerd. Daar kunnen diverse redenen voor zijn, zowel van wettelijke aard of omwille van opportuniteitsmotieven: het niet openbaren van politionele technieken of tactieken, het geheim van het onderzoek, het beroepsgeheim, het feit dat een tekortkoming inmiddels werd verholpen, enz. ...

## 1. INLEIDING

1. In het raam van zijn toezichthoudende bevoegdheden heeft het Controleorgaan op de politionele informatie ('Controleorgaan' of 'COC') beslist een toezichtonderzoek te verrichten bij de politiezones van het Vlaams Gewest in het raam van een zgn. 'beperkt toezicht'<sup>1</sup> bij de toepassing van de zgn. GAS 5, enerzijds, en het gebruik van vrachtwagensluizen anderzijds (cf. verder randnummer 3).

Onderhavig rapport heeft betrekking op de onderzoeksbevindingen van dit toezicht waaronder de plaatsbezoeken in het bijzonder.

## 2. DE BEVOEGDHEDEN VAN HET ONTROLEORGAAN OP DE POLITIONELE INFORMATIE

2. De wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens (WGB)<sup>2</sup> heeft het Controleorgaan hervormd tot onder meer een volwaardige toezichthoudende autoriteit, bovenop de bestaande controlerende bevoegdheden inzake politionele informatiehuishouding zoals voorzien in de Wet van 5 augustus 1992 op het Politieambt (WPA). In artikel 71 § 1 en de titels 2 en 7 WGB worden de opdrachten en de bevoegdheden van het COC omschreven. Daarin wordt tevens verwezen naar de controleopdrachten vervat in de artikelen 44/1 tot en met 44/11/14 WPA inzake de informatiehuishouding van de politiediensten. Op die manier heeft het Controleorgaan een toezichthoudende en een controlerende opdracht. Dit betekent dat, naast privacy en gegevensbescherming, het COC ook aandacht heeft voor elementen als efficiëntie en effectiviteit van de informatiehuishouding en het politieoptreden. Het COC heeft op grond van bovenstaande regelgeving derhalve een algemene toezichtsbevoegdheid op alle operationele en niet operationele (persoons)gegevensverwerkingen door de GPI.

<sup>1</sup> Het COC maakt een onderscheid tussen meerdere vormen van controles of toezicht. Het COC doet ofwel een:

- **Globaal Toezicht:** dit is een controleonderzoek dat gepaard gaat met één of meerdere doorgedreven plaats bezoeken of visitaties waarbij de scope van de controle zeer ruim is.
- **Thematisch Toezicht:** zoals de benaming aangeeft wordt een onderzoek gedaan naar één bepaald thema, waarbij zowel deskresearch als bezoeken ter plaatse mogelijk zijn.
- **Technisch Toezicht:** deze controles beperken zich in hoofdzaak tot nazicht van de wettigheid, volledigheid en correctheid van de vattingen en verwerkingen in de politionele gegevensbanken.
- **Beperkt Toezicht:** deze controles behandelen één of slechts enkele (deel)aspecten van een politionele of niet politionele gegevensverwerking.
- **Internationaal Toezicht:** dit zijn de eventuele Internationale onderzoeken waaraan het COC zijn medewerking verleent.
- **Bijzonder Toezicht:** dit betreft onderzoeken en controles in bijzondere materies, zoals de jaarlijkse controles op de gemeenschappelijke gegevensbanken terrorisme en extremisme.

<sup>2</sup> BS, 5 september 2018. Deze wet bevat tevens bepalingen die uitvoering geven aan Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van de Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming), hierna de AVG, en de Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Kaderbesluit 2008/977/JBZ van de Raad (hierna de Richtlijn politie-justitie of LED (*Law Enforcement Directive*)).

Wat de controleopdracht betreft, is het Controleorgaan belast met de controle van de verwerking van de informatie en de gegevens bedoeld in artikel 44/1 WPA, met inbegrip van deze ingevoegd in de gegevensbanken bedoeld in artikel 44/2 en elke andere opdracht die haar door of krachtens andere wetten wordt verleend.

In dit raam gaat het COC over tot vaststellingen, en kan het overgaan tot vragen, aanbevelingen, waarschuwingen en/of corrigerende maatregelen (met dwingend karakter) als «*ultimum remedium*» indien het COC inbreuken vaststelt op de toepasselijke regelgeving.

Het Controleorgaan is in het bijzonder belast met de controle van de naleving van de regels inzake de rechtstreekse toegang tot de Algemene Nationale Gegevensbank (ANG) en de rechtstreekse bevraging ervan, alsook van de naleving van de in artikel 44/7, 3<sup>e</sup> lid WPA bedoelde verplichting, voor alle leden van de politiediensten, tot voeding van deze gegevensbank.

Het Controleorgaan gaat door middel van onderzoek naar de werking na of de inhoud van de ANG en de procedure voor de verwerking van de daarin bewaarde gegevens en informatie overeenkomen met de artikelen 44/1 tot 44/11/14 WPA en met hun uitvoeringsmaatregelen.

In het raam van het gebruik van niet-zichtbare camera's fungeert het Controleorgaan als een soort "BAM"-commissie<sup>3</sup>. Overeenkomstig 46/6 van de WPA moet elke toestemming en verlenging voor niet-zichtbaar gebruik van camera's in de gevallen bedoeld in artikel 46/4 worden meegedeeld aan het Controleorgaan, behalve wanneer het gebruik van camera's wordt uitgevoerd onder het gezag van een magistraat. Daarbij moet het Controleorgaan onderzoeken of voldaan is aan de voorwaarden voor de beslissing, de verlenging of de uitvoering van de maatregel.

Daarnaast neemt het Controleorgaan kennis van klachten en beslist het over de gegrondheid ervan<sup>4</sup>. De leden en de personeelsleden van het Controleorgaan<sup>5</sup> beschikken over onderzoeksbevoegdheden en vervolgens kunnen, naast verzoeken en aanbevelingen, door het directiecomité van het COC ook corrigerende maatregelen worden genomen<sup>6</sup>.

Het Controleorgaan is, ten aanzien van de politiediensten, de Algemene Inspectie van de federale politie en lokale politie (afgekort 'AIG') zoals bedoeld in de wet van 15 mei 2007 "*op de Algemene Inspectie en houdende diverse bepalingen betreffende de rechtspositie van sommige leden van de politiediensten*" en de Passagiersinformatie-eenheid (hierna afgekort 'BELPIU') bedoeld in Hoofdstuk 7 van de wet van 25 december 2016 "*betreffende de verwerking van passagiersgegevens*" tevens belast met het toezicht op de toepassing van Titel 2 van de WGB en/of de verwerking van persoonsgegevens zoals bedoeld in de artikelen 44/1 tot 44/11/14 van de wet op het politieambt en/of elke andere opdracht die haar krachtens of door andere wetten wordt verleend<sup>7</sup>.

Het Controleorgaan is ingevolge artikel 281, § 4, van de algemene wet van 18 juli 1977 "*inzake douane en accijnzen*", zoals gewijzigd door de wet van 2 mei 2019 "*tot wijziging van diverse bepalingen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens*" ten aanzien van de Dienst Geschillen van de Algemene Administratie van Douane en Accijnzen bevoegd in het kader van de vorderingen gericht aan de BELPIU in fiscale materies.

Het COC is tot slot ook belast, in het kader van de dataretentie wetgeving, op grond van artikel 126/3 §1, 8<sup>e</sup> lid van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie (hierna afgekort 'WEC')<sup>8</sup>, met de (al dan niet) validatie van de statistieken met betrekking tot het aantal strafbare feiten en de bewaringstermijn voor elk gerechtelijk arrondissement en elke politiezone in het kader waarvan het al zijn bevoegdheden uitoefent die hem zijn toegekend in titel 7 WGB. Het is daarnaast ook nog belast, in toepassing van artikel 42 § 3, 2<sup>de</sup> en 3<sup>de</sup> lid WPA met de controle van de vorderingen van de Cel Vermiste Personen van de federale politie tot opvraging van de gegevens met betrekking tot de elektronische communicatie betreffende de vermiste persoon.

<sup>3</sup> BAM staat voor 'Bijzondere Administratieve Methodes'.

<sup>4</sup> Art. 240, 4<sup>o</sup> WGB.

<sup>5</sup> Met name de personeelsleden van de Dienst Onderzoeken / Service d'Enquête (DOSE) en het secretariaat, zijnde juristen en ICT-deskundigen.

<sup>6</sup> Art. 244 (onderzoeksbevoegdheden voor leden en personeelsleden) en 247 WGB (corrigerende maatregelen te nemen door het directiecomité (DIRCOM) van het COC).

<sup>7</sup> Artikel 71 §1, derde lid juncto 236 § 3 WGB.

<sup>8</sup> Zoals gewijzigd door de wet van 20 juli 2022 betreffende het verzamelen en het bewaren van de identificatiegegevens en van metagegevens in de sector van de elektronische communicatie en de verstrekking ervan aan de autoriteiten (BS van 8 augustus 2022).

Tegen bepaalde beslissingen van het Controleorgaan staat binnen de dertig dagen een jurisdictioneel beroep open bij het Hof van Beroep van de woonplaats of de zetel van de eiser, die de zaak behandelt zoals in kort geding overeenkomstig de artikelen 1038, 1040 en 1041 van het Gerechtelijk Wetboek<sup>9</sup>.

### 3. OPZET VAN HET TOEZICHT EN METHODOLOGIE

3. Sinds 2021 kunnen de gemeenten van het Vlaams Gewest op grond van artikel 29<sup>quater</sup> van de wet van 16 maart 1968 "*betreffende de politie op het wegverkeer*" (WPWV) in bepaalde omstandigheden en onder voorwaarden beperkte snelheidsovertredingen in de gemeente via de bestuurlijke weg afhandelen (de zgn. 'GAS 5-boetes'). De gemeenten kunnen in hun reglementen of verordeningen bepalen dat deze snelheidsovertredingen met administratieve geldboetes worden gesanctioneerd. Het betekent dat de verkeersinbreuk door de sanctionerend ambtenaar wordt afgehandeld en dus niet het strafrechtelijk traject volgt. In deze omstandigheden wordt de overtreder dus niet strafrechtelijk vervolgd.

4. Een gelijkaardig systeem wordt ook opgezet voor zogenaamde 'vrachtwagensluizen'. Het komt er op neer dat vrachtwagens sluiptwegen gebruiken om bepaalde verplichtingen of verkeerssituaties te omzeilen, terwijl een doorgangsverbod geldt of deze wegen slechts toegelaten zijn voor voertuigen met een welbepaald maximum gewicht.

5. In de context van het toezichtonderzoek worden deze verkeersovertredingen vastgesteld door automatisch werkende toestellen, bedoeld in artikel 62 WPWV, concreet door gebruik te maken van *ANPR*<sup>10</sup> camera's.

6. Om zicht te krijgen op de politiezones van het Vlaams Gewest die één of beide systemen gebruiken en de afspraken die met de gemeenten en/of de bedrijven (zie verder) worden gemaakt, werd een beperkt toezicht uitgevoerd.

7. Het onderzoek verliep in vier stappen:

1) een algemene bevraging van de politiezones van het Vlaams Gewest over het gebruik van TaaS (Trajectcontrole *as a Service*) en/of vrachtwagensluizen via een elektronische vragenlijst met 11 vragen die met 'ja' of 'nee' worden beantwoord (zie bijlage). *In globo* hebben de vragen betrekking op het al dan niet gebruik van TaaS en/of vrachtwagensluizen, het camerasysteem dat daarvoor wordt gebruikt, wie de verkeersinbreuk vaststelt, of voor de beeldopslag en/of behandeling van deze verkeersinbreuken gebruik wordt gemaakt van de diensten van een privaat bedrijf en of in dat verband een verwerkersovereenkomst met het bedrijf werd afgesloten<sup>11</sup>;

2) op basis van de antwoorden werd een beperkte lijst opgesteld met politiezones die in aanmerking komen voor een plaatsbezoek;

3) het uitvoeren van een plaatsbezoek bij de geselecteerde politiezones en, in voorkomend geval, de verwerker;

4) rapportering van de bevindingen in het voorliggend rapport.

### 4. HET JURIDISCH KADER

8. In het kader van dit beperkt onderzoek dient het toepasselijk wettelijk kader te worden afgebakend tot de volgende drie bijzondere rechtsinstrumenten:

- De wet van 16 maart 1968 "*betreffende de politie op het wegverkeer*" (WPWV), inzonderheid de artikel 29<sup>quater</sup> en 62 van deze wet en het Ministerieel besluit van 11 oktober 1976 "*houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens*", artikel 9.2 in het bijzonder;
- De wet van 24 juni 2013 "*betreffende de gemeentelijke administratieve sancties*" (GAS-wet), inzonderheid de artikelen 3, 3<sup>o</sup> tweede streepje, meer bepaald de overtreding van het verkeersbord C3 (verboden toegang in beide richtingen);
- De WGB, inzonderheid artikel 53 dat betrekking heeft op de verwerker.

<sup>9</sup> Art. 248 WGB.

<sup>10</sup> *Automatic Number Plate Recognition*.

<sup>11</sup> Zie de vragenlijst in bijlage 2.

#### 4.1. Met betrekking tot de verkeersovertreding: beperkte snelheidsovertreding

9. Met de invoering van artikel 29<sup>quater</sup> WPWV biedt de decreetgever<sup>12</sup> de steden en gemeenten de mogelijkheid in hun reglementen en verordeningen te bepalen dat beperkte snelheidsovertredingen met administratieve geldboetes worden beteugeld<sup>13</sup>. In dat geval worden de overtredingen niet via het strafrechtelijk traject afgehandeld en dus niet strafrechtelijk gesanctioneerd. Daarbij gelden vijf voorwaarden<sup>14</sup>:

- de overschrijding van de maximum toegelaten snelheid is niet meer dan 20 kilometer per uur;
- de snelheidsovertredingen worden begaan op plaatsen in de stad of de gemeente waar de snelheid beperkt is tot 30 of 50 kilometer per uur;
- de snelheidsovertredingen worden vastgesteld door (ANPR) camera's zoals bedoeld in artikel 62 WPWV, met uitzondering van het 6<sup>de</sup> en 8<sup>ste</sup> lid van hetzelfde artikel, en deze camera's zijn door de lokale overheid gefinancierd;
- de snelheidsovertredingen worden begaan door personen die meerderjarig zijn of rechtspersonen;
- er wordt niet gelijktijdig een andere overtreding vastgesteld.

10. Uit deze voorwaarden volgt dat wanneer de snelheid met meer dan 20 kilometer per uur wordt overschreden, de toegelaten maximum snelheid meer dan 50 kilometer per uur bedraagt, de overtreder minderjarig is of bij de snelheidsovertreding nog een andere overtreding wordt vastgesteld de beperkte snelheidsinbreuk(en) niet via de bestuurlijke weg kunnen afgehandeld worden, ook al heeft de gemeente in zijn reglement en verordening de mogelijkheid voorzien dat beperkte snelheidsovertredingen met administratieve geldboetes worden beteugeld. In dat geval wordt de snelheidsovertreding sowieso via het klassieke strafrechtelijk traject afgehandeld.

11. Er moet worden benadrukt dat uit de voorwaarde dat de (ANPR) camera's door de overheid moet gefinancierd zijn en in paragraaf 9 van artikel 29<sup>quater</sup> WWV wordt bepaald dat de gemeente als de verwerkingsverantwoordelijke wordt aangeduid, bezwaarlijk de conclusie kan worden getrokken dat de gemeente de verwerkingsverantwoordelijke zou zijn van de vaststellingen van deze snelheidsovertredingen. Er moet immers een onderscheid worden gemaakt tussen de **vaststelling**, enerzijds, en de **afhandeling** van de snelheidsovertreding, anderzijds. Het moet in de eerste plaats duidelijk zijn dat de snelheidsovertreding (enkel) door een politieambtenaar (of CALOG personeel<sup>15</sup>) moet (kan) worden vastgesteld en de vaststelling bijgevolg een politieonderzoek is die onder de toepassing van titel 2 WGB en de wet op het politieambt valt. Immers, en ten overvloede, de gemeente is evenmin een 'bevoegde overheid' in de zin van artikel 26, 7<sup>o</sup> WGB, noch zijn AVG-verwerkingen te beschouwen als verwerkingen die vallen onder de finaliteit van titel 2 WGB<sup>16</sup>.

12. In de tweede plaats, hoewel de uitbreiding van de sanctionerende bevoegdheid van de gemeente naar, onder bepaalde voorwaarden, snelheidsovertredingen in een zone van 30 of 50 (enigszins misleidend) als "GAS 5" wordt geïntroduceerd, is de GAS-wet van 24 juni 2013 zelf **niet** in die zin aangepast en is deze GAS-wet in deze ook niet van toepassing. Het betreft een invoeging van een nieuw artikel 29<sup>quater</sup> in de WPWV, waardoor de verkeersovertreding met inachtneming van de procedure van artikel 29<sup>quater</sup> §§ 4-9 WPWV kan gesanctioneerd worden door de sanctionerend ambtenaar voor zover de gemeente deze mogelijkheid in een reglement of verordening hebben voorzien. In dat geval worden deze snelheidsovertredingen dus niet meer strafrechtelijk gesanctioneerd. De afhandeling door de sanctionerend ambtenaar betreft een AVG-verwerking<sup>17</sup>. Evenmin wordt door artikel 29<sup>quater</sup> WPWV ter zake een (nieuwe) vaststellingsbevoegdheid aan de GAS-vaststeller toegekend.

13. De **vaststelling** van snelheidsovertreding is en blijft dus **een politieonderzoek** (politiebevoegdheid) waarvoor de politiedienst de (operationele) verwerkingsverantwoordelijke is in het kader van titel 2 WGB. Bijgevolg moet deze verkeersinbreuk blijken de artikelen 44/5 § 3, 1<sup>o</sup> en 2<sup>o</sup> en 44/7, 3<sup>de</sup> lid WPA in de Algemene Nationale

<sup>12</sup> In de WPWV ingevoegd door artikel 6 van het Decreet 9 oktober 2020 "houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid", BS 27 november 2022.

<sup>13</sup> Art. 29<sup>quater</sup> § 1 WPWV.

<sup>14</sup> Art. 29<sup>quater</sup> § 2 WPWV.

<sup>15</sup> Blijkens artikel 3, 1<sup>o</sup>/1 van het Koninklijk besluit "houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg", worden ook als 'bevoegde personen' beschouwd, "het personeel van het administratieve en logistieke kader van de federale en lokale politie voor wat betreft de vaststellingen die gesteund zijn op materiële bewijsmiddelen die door bemande of onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd".

<sup>16</sup> Art. 2.2., d) AVG dat het toepassing van de AVG op titel 2 WGB (LED) uitsluit.

<sup>17</sup> Voor de volledigheid en duidelijkheid: Hoewel het overmaken van het proces-verbaal van de overtreding (zoals vooropgesteld in artikel 29<sup>quater</sup> § 4, 1<sup>ste</sup> lid WPWV) aan de sanctionerend ambtenaar in hoofde van de politiezone een verdere verwerking is (die overeenkomstig artikel 29 § 1 WGB in de wet, met name artikel 29<sup>quater</sup> § 4 WPWV, wordt geregeld), ontvangt de sanctionerend ambtenaar het proces-verbaal van de overtreding in het raam van een verwerkingsbevoegdheid die hem door de wet wordt opgelegd en beantwoordt aan een AVG-doeleinde.

Gegevensbank (ANG) geregistreerd worden. Dat deze verkeersinbreuk in voorkomend geval door de sanctionerend ambtenaar wordt afgehandeld doet daar niets aan af.

**14.** De verwerking door de sanctionerend ambtenaar is daarentegen een AVG-verwerking waarvoor de gemeente de verwerkingsverantwoordelijke is. Aangezien de AVG niet van toepassing is op titel 2 WGB (*LED*) kunnen de gemeente en de lokale politie voor deze verwerking ook niet als "gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken" worden beschouwd. Het betreft immers twee van elkaar te onderscheiden finaliteiten: voor politionele (strafrechtelijke) doeleinden enerzijds en voor administratieve (bestuurlijke) anderzijds.

**15.** In dat verband bepaalt artikel 29*quater* § 2, 3<sup>o</sup> *in fine* dat de snelheidsovertreding wordt vastgesteld met onbemande automatisch werkende camera's, zoals bedoeld in artikel 62 WPWV, "die volledig worden gefinancierd door de lokale overheid". Uit de memorie van toelichting bij het decreet van 9 oktober 2020 (dat artikel 29*quater* WPW heeft ingevoegd) blijkt dat daaronder de **gemeente of de lokale politie** moet begrepen worden<sup>18</sup>. Maar deze voorwaarde lijkt vooral bedoeld om duidelijk te maken dat de camera's moeten toebehoren aan de gemeente of de lokale politie. Althans dat meent het COC te kunnen begrijpen uit de toelichting bij deze paragraaf §, 3<sup>o</sup> van het zelfde artikel: "Zo zullen automatisch werkende toestellen van het gewest die zich bevinden langs een gemeenteweg geen aanleiding kunnen geven tot een gemeentelijke administratieve geldboete. Omgekeerd kunnen automatisch werkende toestellen van de gemeente langs een gewestweg wel tot een gemeentelijke administratieve boete leiden"<sup>19</sup>.

**16.** Het voorgaande moet voor alle duidelijkheid worden onderscheiden van de bedoeling van artikel 29*quater* §9 Wegverkeerswet die de gemeente kwalificeert als "verwerkingsverantwoordelijke in de zin van artikel 4, 7), van de verordening (EU) 2016/679 en voldoet aan de verplichtingen vervat in artikel 26 van de verordening (EU) 2016/679 die in dat verband op haar rusten". Hoewel hiermee niet helder is voor welke verwerking precies die kwalificatie als verwerkingsverantwoordelijke geldt (de vaststelling, de sanctionering, de bestraffing, de uitvoering of een combinatie van beide), valt uit de memorie van toelichting bij het decreet van 9 oktober 2020 evenwel af te leiden dat paragraaf 9 van artikel 29*quater* Wegverkeerswet in verband staat met artikel 44 § 1 van de GAS-wet volgens hetwelk de gemeente de verwerkingsverantwoordelijke is van het register van de gemeentelijke administratieve sancties<sup>20</sup>. Dat is namelijk het geval wanneer de snelheidsovertreding door de sanctionerend ambtenaar wordt afgehandeld. Het betreft dus niet de aanduiding van de gemeente als verwerkingsverantwoordelijke van de vaststellingen van de snelheidsovertredingen door de politieambtenaar, wat trouwens niet zou kunnen vermits de gemeente (of zijn ambtenaren) geen politionele vaststellingsbevoegdheid heeft.

#### 4.2. De vrachtwagensluizen (verboden doorgang in beide richtingen)

**17.** Artikel 3, 3<sup>o</sup>, 2<sup>de</sup> streepje GAS-wet heeft betrekking op de overtreding van, *in casu*, het verkeersbord C3, of de zogenaamde 'GAS 4' inbreuk. Het opzetten van vrachtwagensluizen in de gemeente wordt vaak gecombineerd met de toevoeging van een onderbord '3,5 ton' aan het bord C3.

**18.** In een ander punctueel dossier werd door een politiezone aan het COC vragen gesteld naar de verwerkingsbevoegdheid van de overtreding van het doorgangverbod wanneer deze wordt gecombineerd met een onderbord, +3,5 ton. In licht van het (strafrechtelijke) legaliteitsbeginsel is het COC van oordeel dat de verwerkingsbevoegdheid gebaseerd op de toepassing van artikel 3, 3<sup>o</sup>, 2<sup>de</sup> streepje GAS-wet (GAS 4) strikt moet geïnterpreteerd. Blijkens artikel 9.2. van het Ministerieel besluit van 11 oktober 1976 kan een C3 verkeersbord alleen gecombineerd worden met een onderbord type IV, dat blijkens de bijlage 2 betrekking heeft op uitzonderingen op het doorgangverbod: "Uitgezonderd plaatselijk verkeer", "Uitgezonderd bus", enz. ... Het onderbord +3,5 ton is **geen** onderbord type IV<sup>21</sup> en kan naar het oordeel van het COC bijgevolg **niet** gecombineerd worden met het verkeersbord C3 en dus ook niet in de context van een afhandeling middels de toepassing van de GAS-wet. Het betekent dat de toepassing van de vrachtwagensluis al zeker niet onder de toepassing van artikel 3, 3<sup>o</sup>, 2<sup>de</sup> streepje GAS-wet valt, minstens deze verkeersovertreding, voor zover de combinatie van een verkeersbord C3 met een onderbord 'type VIIa + 3,5 ton' überhaupt conform de wegcode is, in ieder geval alleen door een politieambtenaar kan vastgesteld worden.

<sup>18</sup> Memorie van toelichting, p. 48.

<sup>19</sup> Memorie van toelichting, p. 48.

<sup>20</sup> Memorie van toelichting, p. 35-36.

<sup>21</sup> Maar blijkens de bijlage 2 wel een type VIIa. Dit type onderbord staat evenwel niet vermeld in artikel 9.2. van het Ministerieel besluit van 11 oktober 1976.

Hoewel het COC zich over de draagwijdte van het verkeersrecht niet hoeft uit te spreken, ook geen “verkeersspecialist” is noch een rechterlijke instanties die zich ter zake kan uitspreken, heeft de draagwijdte van artikel 3, 3<sup>o</sup>, 2<sup>de</sup> streepje GAS-wet dus wel gevolgen voor de verwerkingsbevoegdheid van deze verkeersovertreding en de toepassing van het wettelijk kader van het informatiebeheer zoals geregeld in afdeling 12 van hoofdstuk IV van de WPA. In het licht van de voorgaande interpretatie brengt dat met zich dat **het handhaven van vrachtwagensluizen uitsluitend een politionele bevoegdheid is** waarbij de overtreding alleen via het strafrechtelijke traject kan afgehandeld worden, en dus niet door de sanctionerend ambtenaar. Bovendien moeten ook deze verkeersovertredingen in de ANG geregistreerd worden (cf. randnummer 13).

#### 4.3. Trajectcontrole as a service (TaaS)

19. Het spreekt voor zich dat gemeenten maatregelen nemen om de verkeersveiligheid te versterken of te optimaliseren. Uiteraard brengt de invoering van de bevoegdheid om de sanctionering van de verkeersovertredingen op gemeentelijk (en dus bestuurlijk) niveau af te handelen daarbij een extra stimulans met zich. Maar, zoals hiervoor gesteld, brengt dit voor de gemeenten aanzienlijke kosten met zich mee. Het is dan ook niet verwonderlijk dat in dat verband bedrijven of (tijdelijke) samenwerkingsverbanden in de vorm van (al dan niet publiekrechtelijke) maatschappijen worden opgericht om de gemeente(n) te ondersteunen door het aanbieden van oplossingen (via raamcontracten) in de vorm van een zogenaamde TaaS, ‘Trajectcontrole a as Service’<sup>22</sup>, zoals het aanpakken van snelheidscontroles of het installeren van vrachtwagensluizen.

20. Deze oplossingen hebben gemeen dat daarbij vaak gebruik wordt gemaakt van *ANPR*-camera’s die ofwel door de gemeente of politiezone worden aangekocht en door de lokale politiezone worden gebruikt, dan wel in de vorm van een ‘totaaloplossing’ door een private onderneming of maatschappij worden aangeboden. In dat laatste worden de kosten voor de installatie en het beheer door de dienstverlener gedragen, waartegenover een vergoeding voor de geleverde diensten van de onderneming of maatschappij worden afgesproken, maar de GAS-boetes door de gemeente worden geïnd.

#### 4.4. Het gebruik van een verwerker

21. In de context van het verwerkingsmodel TaaS en de gelijkaardige variant voor het gebruik van vrachtwagensluizen is het concept van de verwerker van bijzonder belang. Vandaar dat twee vragen, namelijk de vragen 6, 7 en 8 van de vragenlijst daarop inspelen en verder bij de bespreking van de onderzoeksbevindingen nader worden belicht. Hoewel het in dit rapport niet de bedoeling is om uitgebreid stil te staan bij het concept ‘verwerker’, kan niet worden voorbijgegaan aan een korte duiding van de leidende principes om als een verwerker te kunnen aangeduid worden.

22. De basisvoorwaarde is dat de verwerker gebonden is aan het juridisch kader van de verwerkingsverantwoordelijke. Om het met een adagium te stellen: de verwerker volgt de finaliteit van de verwerkingsverantwoordelijke. Hieruit volgt omgekeerd dat de verwerker geen persoonsgegevens in opdracht van de verwerkingsverantwoordelijke kan verwerken wanneer deze laatste daartoe niet zelf bevoegd is. Een onderneming kan dus alleen wettig persoonsgegevens verwerken voor de doeleinden van de verwerkingsverantwoordelijke en voor zover de verwerking (de verwerkingsactiviteit) aan deze laatste wettig is toegekend. De verwerker kan de persoonsgegevens alleen verwerken omdat de verwerkingsverantwoordelijke daarvoor bevoegd is. Met andere woorden, de verwerker kan de politionele persoonsgegevens, zoals politionele camerabeelden (die de verkeersinbreuk vastleggen), slechts verwerken als de (operationele) verwerkingsverantwoordelijke, *in casu* een politiedienst, deze zelf wettig kan verwerken (met name verwerkingsbevoegd is). Dat geldt eveneens voor de relatie gemeente-verwerker: de verwerker kan de persoonsgegevens, zoals camerabeelden (die de verkeersinbreuk vastleggen), slechts verwerken als de gemeente deze zelf wettig kan verwerken.

23. De eerste voorwaarde is dat de verwerker een externe onderneming of orgaan is, rechtspersoon of natuurlijk persoon, en dus een derde is ten opzichte van de verwerkingsverantwoordelijke<sup>23</sup>. De tweede voorwaarde is dat de persoonsgegevens (en politionele informatie die daarmee in verband staan) ten behoeve, en dus in opdracht, van de verwerkingsverantwoordelijke worden verwerkt. De verwerking van de persoonsgegevens worden als het ware uitbesteed aan de verwerker.

<sup>22</sup> Zie bijvoorbeeld *Macq Mobility Traffiroad* en Ciral Schaubroeck: <https://www.smartville.be>.

<sup>23</sup> Staat niet onder diens gezag of hiërarchische structuur van de verwerkingsverantwoordelijke.

**24.** Hoewel de verwerker in grote mate de vrijheid heeft om zelf te bepalen welke hard- en software hij gebruikt in functie van de verwerkingsopdracht, moet in het belang van de rechtmatigheid, continuïteit, beschikbaar en integriteit van persoonsgegevens goed voor ogen worden gehouden, dat de verwerker en diens personeel geen daden of handelingen kan stellen waarvoor hij zelf niet bevoegd is. **Zo kan de verwerker, in casu, niet zelf verkeersinbreuken vaststellen, laat staan afhandelen.** Dit risico schuilt mogelijk in de constructie waarbij een externe onderneming of organisatie aan de gemeente of de politie een zogenaamd 'totaalpakket' aanbiedt waarbij het instaat voor de kosten van zowel de nodige infrastructuur als de gegevensverwerking, in die zin dat de politie of de sanctionerend ambtenaar de vaststellingen van de verkeersinbreuken (rechtstreekse) krijgt aangeleverd en daarvoor als tegenprestatie (dienstverlening) een vergoeding aan de verwerker betaalt (*end tot end* systeem). Dat de verwerker in het raam van zijn opdracht en verantwoordelijkheden (ten aanzien van veiligheidsaspecten) logischerwijs casuïstisch toegang heeft tot de persoonsgegevens om aan zijn verplichtingen en afspraken te kunnen voldoen, betekent uiteraard niet dat hij verwerkingsbevoegd is voor de politionele verwerkingen 'an sich'. Hij handelt ter zake in opdracht en voor rekening van de verwerkingsverantwoordelijke (*in casu*, de politiedienst)

**25.** Wanneer de verwerker dit wél zou doen, en bijgevolg *de facto* invloed en/of impact heeft op de verwerkingsdoeleinden, handelt hij mogelijk niet alleen in strijd met de strafwet (artikel 227 e.v. van het Strafwetboek), maar kan hij ook beschouwd worden als een 'verwerkingsverantwoordelijke', terwijl hij echter niet verwerkingsbevoegd is aangezien hij geen 'bevoegde overheid' is in de zin van titel 2 WGB en bijgevolg onwettig persoonsgegevens verwerkt (wat eveneens een misdrijf is: cf. de art. 26, 7° *juncto* art. 222, 1° WGB). In punt 5.1.1.2 wordt toegelicht dat uit de antwoorden op de vragen 6 en 7 kan worden afgeleid dat dit risico niet onrealistisch is.

**26.** Het is dan ook niet zonder reden, en dat is de derde voorwaarde, dat tussen de verwerkingsverantwoordelijke (politiezone) en de verwerker (externe onderneming of organisatie) een verwerkersovereenkomst moet worden afgesloten<sup>24</sup>. Een van de aspecten die in de verwerkersovereenkomst moet worden vastgelegd is dat de verwerker handelt volgens de instructies van de verwerkingsverantwoordelijke. Deze voorwaarde beklemtoont dat alleen de verwerkingsverantwoordelijke bevoegd is om politionele verwerkingen te verrichten voor zover hij daartoe zelf bevoegd is, maar bepaalde aspecten van de verwerking van de persoonsgegevens (die het gevolg zijn van de uitvoering van de politionele opdracht) aan de onderneming wordt uitbesteed. Er wordt voor alle duidelijkheid niet zonder meer aan deze voorwaarde voldaan door de loutere opname in de verwerkersovereenkomst dat de politie de verwerkingsverantwoordelijke is. Het móét in de feiten ook effectief het geval zijn.

**27.** Concreet houdt dit in dat in het kader van de controle op de maximum toegelaten snelheid en/of sluipverkeer de camerabeelden door een externe onderneming kunnen verwerkt worden, maar de verwerking beperkt is tot de verplichtingen, afspraken en verantwoordelijkheden van de verwerker. De verwerkingsverantwoordelijke heeft en behoudt de regie (zeggenschap) en controle over de verwerkingen. De vaststellingsbevoegdheid ligt immers enkel in handen van de politieambtenaar of andere bij of krachtens de wet aangeduide ambtenaren of personen. Evenmin kan de onderneming zelf de feitelijke handelingen stellen waarbij door de verwerker wordt bepaald of een vaststelling door het verwerkingssysteem via de strafrechtelijke weg dan wel de bestuurlijke weg mag afgehandeld worden, laat staan of een bepaalde gedraging überhaupt als een inbreuk op de WPWV moet worden beschouwd.

## 5. ONDERZOEKSBEVINDINGEN

### 5.1. Resultaten van de antwoorden op de vragenlijst

**28.** Van de 107 bevraagde politiezones hebben 95 politiezones binnen de gestelde termijn de vragenlijst beantwoord. Naar de overige 12 politiezones werd een herinnering gestuurd. Uiteindelijk hebben 6 van de 107 geen antwoord aan het COC overgemaakt.

#### 5.1.1. De resultaten in cijfers

**29.** In de context van het voorwerp van het onderzoek blijkt bijna **vier op de tien (40%)** van de politiezones gebruik te maken van ANPR camera's voor controle op de maximum toegelaten snelheid en/of controle op de vrachtwagensluizen, terwijl iets meer dan **één op de tien (of in 12%)** van de politiezones het sluipverkeer door (te) zware voertuigen controleert door gebruik te maken van ANPR camera's.

<sup>24</sup> Art. 53 WGB.



**30. De helft (50%)** van de bevroegde politiezones heeft geantwoord dat (ook) nog gebruik wordt gemaakt van de klassieke (flits)camera's (en dus geen trajectcontrole) om de snelheidsovertredingen vast te stellen.

**31.** In de context van het gebruik van TaaS wordt bij **in 40% van de gevallen** de snelheidsovertreding vastgesteld door een politieambtenaar, terwijl dus bijna ook **vier op tien** politiezones antwoorden dat de politiezone gebruik maakt van trajectcontrole (TaaS) en/of vrachtwagensluizen.

**32.** Daarentegen antwoorden drie politiezones dat de snelheidsovertredingen **niet** worden **vastgesteld door een politieambtenaar**. In dat geval rijst uiteraard de vraag wie dan wél de snelheidsovertredingen vaststelt. Hierbij moet, zoals hierna zal blijken, het voorbehoud worden gemaakt dat het antwoord op deze vraag bij sommigen werd beïnvloed door de foute perceptie dat de hoedanigheid van de vaststeller van de verkeersovertreding moet worden gekoppeld aan de identiteit van de financier van de camera's die daarbij worden gebruikt.

#### *5.1.1.1. De afhandeling van de snelheidscontrole door de sanctionerend ambtenaar*

**33.** Wanneer abstractie wordt gemaakt van een combinatie van antwoorden op de gestelde vragen, blijkt dat op het moment van de bevraging, namelijk 3 juni 2022, nog **geen één op tien (7%), of 8 politiezones** de snelheidsovertredingen via de bestuurlijke weg (de 'GAS 5' dus) afhandelt, terwijl uit de antwoorden tevens blijkt dat **drie politiezones** antwoorden dat de snelheidsovertredingen **niet** worden **vastgesteld door een politieambtenaar**. Zoals hiervoor werd uiteengezet, kunnen de GAS 5-inbreuken nochtans alleen door een politieambtenaar (of CALOG personeel) worden vastgesteld.

#### *5.1.1.2. Samenwerking met een onderneming: verwerker*

**34.** De vragen 6 en 7 weerspiegelen het gebruik van een verwerker zoals uiteengezet in punt 4.4 (*supra*). Het betreft in de context van het onderzoek de situatie waarbij de verwerking van de camerabeelden met het oog op de vaststelling van de verkeersinbreuken wordt uitbesteed aan een derde (een onderneming, een organisatie)

**35. Twee politiezones** geven aan dat de camerabeelden worden behandeld door een private onderneming, waarbij ook **twee politiezones** aangeven dat de verkeersinbreuken door een private onderneming worden behandeld. **Eén politiezone** antwoordt dat zowel de camerabeelden als de afhandeling van de (op basis van de camerabeelden vastgestelde inbreuken) door een externe private onderneming worden afgehandeld. Hierin zou de verklaring kunnen worden gevonden voor het gegeven dat **drie politiezones** antwoorden dat de snelheidsovertredingen **niet** worden **vastgesteld door een politieambtenaar**.

## 5.2. Enkele bijzondere gevolgtrekkingen

**36.** Niettegenstaande, zoals hier vastgesteld, bij de beantwoording van de vragen geen fundamentele inconsistenties werden vastgesteld, zijn de combinaties van sommige antwoorden toch opvallend.

**37. Acht** politiezones antwoorden dat in de politiezones de snelheidsovertredingen GAS 5 door de sanctionerend ambtenaar worden afgehandeld, zoals geregeld in artikel 29 *quater* WPWV. Daarvan antwoorden **drie** politiezones dat de beperkte snelheidsovertredingen, zoals wettelijk toegelaten, via de sanctionerend ambtenaar worden afgehandeld, maar deze snelheidsovertredingen niet door een politieambtenaar worden vastgesteld. Er wordt daarentegen wel geantwoord dat de camerabeelden door een private onderneming worden afgehandeld. Het lijkt dus dat slechts bij **vijf** van deze politiezones de snelheidsovertreding door een politieambtenaar (of CALOG lid) wordt vastgesteld.

**38.** In dat verband antwoordt **één** politiezone dat de verkeersinbreuken door een private onderneming worden behandeld, maar met deze onderneming geen verwerkersovereenkomst is afgesloten.

**39.** Daarentegen antwoordt **één** politiezone dat in de gemeente geen toepassing wordt gemaakt van GAS 5, maar de camerabeelden van de verkeersinbreuken en de verkeersinbreuken als zodanig door een private onderneming worden behandeld. In dat verband zou de politiezone met deze onderneming een verwerkersovereenkomst hebben afgesloten (zie verder).

**40. Twee** politiezones antwoorden dat er in de gemeente gebruik wordt gemaakt van vrachtwagensluizen terwijl ze lijken aan te geven dat deze verkeersinbreuken niet door een politieambtenaar worden vastgesteld. In dat geval rijst de vraag wie deze overtredingen vaststelt (zie verder).

**41.** Uit het voorgaand blijkt een indicatie op een risico dat bij deze politiezone(s) met een externe onderneming een samenwerking bestaat waarbij de verwerkingsactiviteiten van de verwerker verder gaan dan wettelijk toegelaten is.

## 5.2. De resultaten van de visitaties

**42.** (...)

Bij de selectie van de politiezones werd rekening gehouden met de arrondissementele spreiding over het Vlaams Gewest.

### 5.2.1. Algemene vaststellingen

Ten aanzien van de medewerkingsplicht van de politiezone.

**42.** (...).

**43.** (...)

**44.** (...)

### 5.2.2. Concrete bevindingen

**45.** De aanleiding voor het plaatsbezoek bij de geselecteerde politiezones was de schijnbare tegenstrijdigheid bij het beantwoorden van de eerste, de tweede, de vierde, de negende en de tiende vraag.

De eerste, de tweede en de vierde vraag hadden betrekking op de toepassing van GAS 5 (snelheidscontrole) en vrachtwagensluizen. De vragen negen en tien stelden de vraag of deze verkeersinbreuken door een politieambtenaar worden vastgesteld. Zoals hiervoor gezien, antwoordden sommige politiezones dat GAS 5 wordt toegepast, maar de snelheidsovertreding niet door een politieambtenaar wordt vastgesteld. De bevindingen tijdens het plaatsbezoek, die hierna worden toegelicht, tonen aan dat het antwoord mogelijk gebaseerd is op een foute interpretatie van het toepasselijk wettelijk kader.

De zesde en de zevende vraag hadden betrekking op de situatie waarbij voor de verwerking van de persoonsgegevens (camerabeelden en/of afhandeling van de verkeersinbreuken) een beroep wordt gedaan op een verwerker (dus een externe onderneming of organisatie die de gegevens in opdracht en ten behoeve van de politiezone verwerkt). Ook hierover heerst bij sommige politiezones verwarring.

Er werden zes problemen geïdentificeerd:

#### Probleem 1

**45.1.** In het algemeen veronderstellen de geïnterviewde politiezones dat wanneer het camerasysteem door de gemeente wordt gefinancierd (of gehuurd) deze laatste de zeggenschap heeft over het verwerkingsproces met betrekking tot de vaststelling en de afhandeling van deze verkeersinbreuken, waardoor de gemeente als verwerkingsverantwoordelijke wordt beschouwd, ook al wordt de verkeersovertreding door de politieambtenaar vastgesteld.

#### Probleem 2

**45.2.** De politiezone heeft in het algemeen geen enkele *knowhow* over of inzicht in het achterliggend verwerkingsproces van *ANPR* camera's en trajectcontrolesystemen die door externe ondernemingen worden aangeleverd, noch over de wijze waarop deze in het geheel van de bestaande politiebureaus systemen worden geïntegreerd of met deze politiebureaus systemen interageren.

Probleem 3

**45.3.** De politiezone kan niet aantonen dat daadwerkelijk een "*proces-verbaal van de overtreding*", zoals bedoeld in artikel 29<sup>quater</sup> § 4, 1<sup>ste</sup> lid WPWV, wordt opgesteld. De politie gaat ervan uit dat 'het verwerkingssysteem' de 'vaststelling' aan de sanctionerend ambtenaar overmaakt. Er kon aan het COC dus geen proces-verbaal van de overtreding of enig ander document waarin de snelheidsovertreding wordt vastgelegd, overlegd worden.

Probleem 4

**45.4.** Het is ook niet duidelijk, welk document of bewijsstuk van de verkeersinbreuk aan de sanctionerend ambtenaar wordt overgemaakt en door wie dat precies gebeurt. In het geval er geen sprake is van een document dat wordt voorgelegd aan de sanctionerend ambtenaar en de ambtenaar zelf toegang neemt tot een applicatie om aan de informatie van de overtreeders te komen, is het evenmin duidelijk, wie de verwerkingsverantwoordelijke is van de verwerking waartoe de sanctionerend ambtenaar toegang neemt. Uit een "Voorbeeld PV" dat door een politiezone na het plaatsbezoek aan het COC werd overgemaakt, lijkt te kunnen worden afgeleid dat de daadwerkelijke identificatie van de pleger van de beperkte snelheidsovertreding (aan de hand van een verificatie van de titularis van de nummerplaat van het voertuig) pas op het niveau van de sanctionerend ambtenaar gebeurt, en dus niet door de politieambtenaar.

Probleem 5

**45.5.** Er vindt geen enkele gegevensflux naar de ANG plaats, noch van de initiële vaststelling met de titularis van de nummerplaat als vermoedelijke overtreder, noch van de uiteindelijke vaststelling van de daadwerkelijke overtreder. Aangezien de vaststelling van de GAS 5-inbreuk een politionele verwerking is (gerechtelijke finaliteit; vaststelling van een misdrijf), moet deze nochtans conform de artikelen 44/5 § 3, 1<sup>o</sup> en 2<sup>o</sup>, 44/7, 3<sup>de</sup> lid WPA in de ANG geregistreerd worden (zie verder onder het punt "Beschouwingen").

Probleem 6

**45.6.** De politieambtenaar en zelfs de ICT-medewerker van de politiezone hebben geen vat op, noch toegang tot de achterliggende verwerkingsprocessen van de verwerker, terwijl de korpschef ook niet de tools heeft om de rechtmatigheid van de toegang tot de politionele gegevens door de verwerker te toetsen. De korpschef is dus *de facto* grotendeels overgeleverd aan de betrouwbaarheid en *goodwill* van de verwerker. Het is niet duidelijk welke toegangen de verwerker heeft, welke rollen de verwerker uitvoert met deze toegangen, en of de verwerker individueel identificeerbaar en traceerbaar is. Gegeven de hoeveelheid aan geconnecteerde camera's en geconnecteerde ANPR servers op lokaal vlak binnen eenzelfde netwerk is dit evident een majeur probleem.

**6. CONCLUSIE**

**46.** Uit het onderzoek blijkt dat er bij de politiezones veel vragen en onduidelijkheden zijn inzake de draagwijdte en interpretatie van zowel de toepassing van artikel 29<sup>quater</sup> WPWV als het gebruik van vrachtwagensluizen. Dit blijkt zowel uit de resultaten van de antwoorden op de algemene vragenlijst die naar de Vlaamse politiezones werd gestuurd als uit de bevindingen bij de gevisiteerde politiezones. Daarom lijken heel wat politiezones een voorbehoud te stellen bij het voornemen van de gemeente om GAS 5 toe te passen en/of vrachtwagensluizen te installeren. Wat de vrachtwagensluizen betreft is het Controleorgaan van oordeel dat de vaststelling *de lege lata* van deze verkeersovertreding alleen tot de bevoegdheid van de politie behoort en niet via het bestuurlijke traject kan afgehandeld worden.

**47.** Het verklaart deels waarom sommige antwoorden niet corresponderen met de werkelijke situatie in de politiezone. Zo wordt door sommige politiezones ten onrechte verondersteld dat wanneer de gemeente de ANPR camera's financiert het lokaal bestuur zonder meer de zeggenschap (de feitelijke macht) heeft over het volledig verwerkingsproces wanneer de gemeente beslist om GAS 5 toe te passen en/of (tijdelijk) vrachtwagensluizen te installeren.

**48.** Daardoor antwoordden sommige politiezones dat er gebruik wordt gemaakt van TaaS en/of vrachtwagensluizen maar deze verkeersinbreuk niet door de politieambtenaar wordt vastgesteld, onder meer omdat de GAS 5 door de sanctionerend ambtenaar wordt afgehandeld.

Daarbij dient evenwel rekening te worden gehouden met het feit dat deze vraag wordt verondersteld correct beantwoord te zijn nu de GAS 5 inbreuk ook kunnen worden vastgesteld door CALOG personeel<sup>25</sup> (maar die als dusdanig inderdaad niet als een 'politieambtenaar' te beschouwen zijn).

**49.** Een ander knelpunt betreft de onwetendheid, of minstens het gebrek aan kennis, over het concept van de verwerker, enerzijds, en de juridische plaats van de verwerker ten opzichte van de verwerkingsverantwoordelijke, anderzijds. Zo kan de gemeente, niettegenstaande de *ANPR* camera's door gemeentemiddelen worden gefinancierd, geen verwerkersovereenkomst afsluiten voor politionele verwerkingen. De verwerker kan immers alleen persoonsgegevens ten behoeve (en dus in opdracht) van de verwerkingsverantwoordelijke verwerken indien deze laatste daartoe zelf bevoegd is. Concreet kan de gemeente geen verwerkersovereenkomst voor de verwerking van de vaststellingen van beperkte snelheidsovertredingen in de zin van artikel 29 *quater* WPWV met een onderneming of organisatie (samenwerkingsverband) afsluiten. De gemeentelijke GAS-vaststellers zijn immers niet bevoegd om deze verkeersinbreuken vast te stellen. De verwerkersovereenkomst kan alleen tussen de politiezone en de verwerker afgesloten worden.

**50.** Tot slot blijkt uit het onderzoek ook dat de onwetendheid of de foute perceptie bij sommige politiezones over de draagwijdte en interpretatie van de toepassing van artikel 29 *quater* WPWV (GAS 5), dat deze snelheidsovertredingen niet in de ANG worden gevat omdat foutief wordt aangenomen dat deze inbreuken niet langer strafbare feiten zouden zijn omdat deze door de sanctionerend ambtenaar worden afgehandeld.

Het betreft hoe dan ook een complexe aangelegenheid waarbij de politie (en de gemeenten) het zeer moeilijk hebben om beide te onderscheiden finaliteiten (politionele/gerechtelijke vaststelling, enerzijds, en administratieve afhandeling, anderzijds) daadwerkelijk en juridisch uit elkaar te houden.

## 7. BESCHOUWINGEN

**51.** Het opzetten van trajectcontrole of vrachtwagensluizen vraagt aanzienlijke investeringen. Niet zelden wordt door commerciële bedrijven of organisaties (samenwerkingsverbanden) aan de gemeenten een zogenaamd 'totaalpakket' aangeboden, dat er, kort gezegd, in bestaat dat de aanbieder instaat voor het bekostigen van de nodige infrastructuur, systemen en het 'afleveren' van deze verkeersovertredingen aan de gemeente waartegenover een welbepaalde prijs (per verkeersinbreuk) als dienstverlening wordt afgesproken. Het is in deze constructie niet meteen helder wie nu precies wat doet, of anders gezegd, wie welke handelingen stelt en in welke mate deze in overeenstemming zijn met de toepasselijke wetgeving.

**52.** Idealiter kan de *end-to-end* verwerking *high level* omschreven worden als een keten van verwerkingen, gaande van de captatie door een onbemand toestel, zijnde een politioneel gebruikte *ANPR* camera, tot de productie van een proces-verbaal, dat hetzij strafrechtelijk, hetzij administratief afgehandeld wordt, en correct gevat wordt in de ANG, dus met een binding tussen feit en uiteindelijke overtreder. Voor alle nuttige doeleinden wordt als bijlage 1 dan ook een aantal *high level* schema's als voorbeeld en ter ondersteuning gevoegd voor de processen die het voorwerp uitmaken van dit rapport.

**53.** De materialisatie van deze *end-to-end* verwerking hangt evenwel af van de keuze van de lokale verwerkingsverantwoordelijke, die binnen dit *end-to-end* gebeuren diverse keuzes moet maken dan wel aangeboden krijgt om de verwerkingen uit te voeren die noodzakelijk zijn om van captatie over de vaststelling tot een proces-verbaal te komen die vervolgens hetzij administratief hetzij strafrechtelijk kan afgehandeld worden:

(...)  
 - zeker in de gevallen van de administratieve afhandeling is het niet duidelijk of elke politiezone op het einde van hun verwerkingsproces overgaat tot het afleveren van een proces-verbaal van vaststelling aan de sanctionerend ambtenaar. In de situaties waarbij dit niet het geval is, is het dan weer niet duidelijk op welke wijze de sanctionerend ambtenaar kennis krijgt van de vaststelling (m.a.w.: verschaft hij zich toegang tot een deel van de politionele verwerking in het politienetwerk middels een toegang tot een van de genoemde applicaties?), noch wie in dit geval de verwerkingsverantwoordelijke is van de DIV dan wel de EUCARIS bevraging (bv. omdat de politie ervan uitgaat dat van zodra de vaststelling onder de voorwaarden van de GAS 5 valt, de rest van het proces door de sanctionerend ambtenaar dient te gebeuren);

<sup>25</sup> Wat wettelijk toegelaten is overeenkomstig artikel 3 van het Koninklijk besluit van 1 december 1975 "houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg".

- (...);

**54.** Dit soort van complexe verwerking met gebruik van hoogtechnologische apparatuur, de hoeveelheid verwerkte gegevens, de weg die de verschillende gegevens afleggen, de wijze waarop ze verrijkt worden, alsmede de mogelijke toegangen en rollen die een verwerker op zich kan nemen maken het opstellen van een duidelijke DPIA voorafgaand aan de verwerking die de processen beschrijft en de risico's duidelijk in kaart brengt dan ook een *conditio sine qua non*.

**55.** De complexiteit rond het onderscheid, enerzijds, en de verwevenheid, anderzijds, tussen de bestuurlijke en strafrechtelijke weg van de verkeershandhaving wekt ook een ander spanningsveld op. Doordat de verkeersinbreuk bestuurlijk wordt afgehandeld, verliest de politie immers in bepaalde mate het verkeersbeeld van de betrokkene omdat de politie geen rechtstreeks zicht heeft op de (eventuele) sanctionering van de verkeersinbreuk. Bovendien ontbreekt het, door het (deels) niet uitvoeren van de vattingen in de ANG, de container verkeer (TEC)<sup>26</sup> aan een geïntegreerd, politieel beeld inzake verkeersovertredingen begaan door een betrokken persoon<sup>27</sup>. In het licht van onder meer de reeds jarenlange idee van het ontwikkelen van het 'rijbewijs met punten' een evident zorgelijke vaststelling.

Sommige korpschefs maken zich ook zorgen over de ontwikkelingen in het verkeersbeleid. Door de verschuiving van het sanctioneerbeleid van de strafrechtelijke naar de bestuurlijke afhandeling en in dat verband de verruiming van de vaststellingsbevoegdheid van de GAS-vaststeller in het domein van de verkeershandhaving heerst bij sommige korpschefs de vrees voor het verlies van de controle over het verkeersbeleid in het algemeen.

**56.** Het Controleorgaan begrijpt zeer goed dat het voor een politiezone (of zelfs gemeente) niet eenvoudig is om in het, vaak lucratieve, aanbod van de dienstverlener (externe onderneming of organisatie), de potentiële valkuilen te ontdekken. Evenzeer is het Controleorgaan er zich van bewust dat niet elke onderneming of organisatie die een zogenaamd totaalpakket aanbiedt zich van deze complexiteit bewust is of deze onderkent. Daarom is het van primordiaal belang dat de politiezone (of gemeente) zich, voorafgaand aan een eventuele beslissing om op het aanbod van een verwerker in te gaan, goed informeert zoals een *voorzichtige en redelijke persoon*<sup>28</sup> of organisatie hoort te doen (zorgvuldigheidsbeginsel).

## OM DEZE REDENEN

### Het Controleorgaan;

**Doet hogervermelde vaststellingen en doet aan de bevoegde politieoverheden en andere bestuurlijke overheden, alsmede aan de lokale politie, de aanbeveling met deze vaststellingen rekening te houden bij de handhaving van de verkeersinbreuken gevisieerd in onderhavig toezichtonderzoek.**

Aldus beslist door het Controleorgaan op de Politiezone Informatie op 9 mei 2023.

Afschrift aan:

- De federale Ministers van Justitie, Binnenlandse Zaken en Mobiliteit
- De Vlaamse Minister van Binnenlandse Bestuur, Bestuurszaken, Inburgering en Gelijke Kansen
- De Vlaamse Minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme
- De Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken

<sup>26</sup> Gevolg van architecturale keuzes zoals deze gemaakt werden en gehanteerd worden door de GPI (opdeling van de ANG in een container ANG Gerechtig/ANG Bestuurlijk/ANG Verkeer) - een keuze die voor alle duidelijkheid niet wordt opgelegd in de WPA maar waarvan het COC akte neemt zonder deze te valideren

<sup>27</sup> Het niet vatten of niet actualiseren van de ANG Verkeer TEC maakt het voorwerp uit van een afzonderlijk onderzoek CON22007.

<sup>28</sup> Cf. de figuur van de bonus pater familias in het oud Burgerlijk Wetboek.

- De Vaste Commissie van de Lokale Politie

Voor het Controleorgaan,

Ronny Saelens  
Lid-raadsheer *a.i.*  
(GET)

Koen Gorissen  
Lid-raadsheer  
(GET)

Frank Schuermans  
Voorzitter *a.i.*  
(GET)

(...)

Bijlage 2: Vragenlijst DIO22003 - Trajectcontrole As A Service (TAAS) - vrachtwagensluis

### **Trajectcontrole as a service: snelheidsovertreding GAS 5-boete**

Sinds 2021 kunnen de gemeenten van het Vlaams Gewest op grond van artikel 29quater van de Wet van 16 maart 1968 "*betreffende de politie op het wegverkeer*" in bepaalde omstandigheden en onder voorwaarden beperkte snelheidsovertredingen in de gemeente via de bestuurlijke weg afhandelen ('GAS 5-boetes'). Het betreft een overschrijding van de toegelaten maximumsnelheid met niet meer dan 20 kilometer per uur en de snelheidsovertredingen die worden begaan op een plaats waar de snelheid beperkt is tot 30 of 50 kilometer per uur. De gemeenteraden kunnen in hun reglementen of verordeningen bepalen dat deze snelheidsovertredingen met administratieve geldboetes worden bestraft. Het betekent dat de verkeersinbreuk door de sanctionerend ambtenaar wordt afgehandeld en dus niet het strafrechtelijk traject volgt. In deze omstandigheden wordt de overtreder dus niet gerechtelijk vervolgd.

### **Vrachtwagensluizen: sluipverkeer (verboden doorgang)**

Een gelijkaardig systeem wordt ook aangeboden voor zogenaamde 'vrachtwagensluizen'. Het komt er op neer dat vrachtwagens sluipwegen gebruiken om bepaalde verplichtingen of verkeerssituaties te omzeilen, terwijl deze wegen slechts toegelaten zijn voor voertuigen met een welbepaald maximum gewicht. Het belangrijk onderscheid is evenwel gelegen in het feit dat deze verkeersinbreuken niet bestuurlijk kunnen worden afgehandeld. De verkeersinbreuk volgt dus enkel het strafrechtelijk traject.

1.(Context TAAS) Worden in de politiezone de snelheidsovertredingen (GAS 5) door de sanctionerende ambtenaar afgehandeld, zoals bepaald in artikel 29quater van de Wet van 16 maart 1968 "*betreffende de politie op het wegverkeer*"? Moet worden beantwoord. Eén keuze.

Ja

Nee

2.(Context TAAS) Wordt in de politiezone trajectcontrole toegepast door middel van *ANPR*-camera's? Moet worden beantwoord. Eén keuze.

Ja

Nee

3.(Context TAAS) Wordt in de politiezone gebruik gemaakt van zogenaamde klassieke (flits)camera's om deze snelheidsovertredingen te registreren? Moet worden beantwoord. Eén keuze.

Ja

Nee

4.(Context vrachtwagensluis) Wordt in de politiezone sluipverkeer (verboden doorgang) door vrachtvervoer gecontroleerd door middel van *ANPR*-camera's? Moet worden beantwoord. Eén keuze.

Ja

Nee

5.(Context vrachtwagensluis) Wordt in de politiezone sluipverkeer (verboden doorgang) door vrachtvervoer gecontroleerd door middel van klassieke (flits)camera's? Moet worden beantwoord. Eén keuze.

Ja

Nee

6.(Context TAAS en vrachtwagensluis) Worden de camerabeelden van voormelde verkeersinbreuken behandeld door een privaat bedrijf? Moet worden beantwoord. Eén keuze.

Ja

Nee

7.(Context TAAS en vrachtwagensluis) Worden de voormelde verkeersinbreuken behandeld door een privaat bedrijf? Moet worden beantwoord. Eén keuze.

Ja

Nee

8.(Context TAAS en vrachtwagensluis) Indien vraag 7 met "nee" wordt beantwoord, wordt deze dienstverlening door zo'n privaat bedrijf in de toekomst vooropgesteld? Moet worden beantwoord. Eén keuze.

Ja

Nee

9.(Context TAAS) Wordt de verkeersinbreuk (snelheidsovertreding) vastgesteld door een politieambtenaar? Moet worden beantwoord. Eén keuze.

Ja

Nee

10.(Context vrachtwagensluis) Wordt de verkeersinbreuk (sluipverkeer) formeel vastgesteld door een politieambtenaar? Moet worden beantwoord. Eén keuze.

Ja

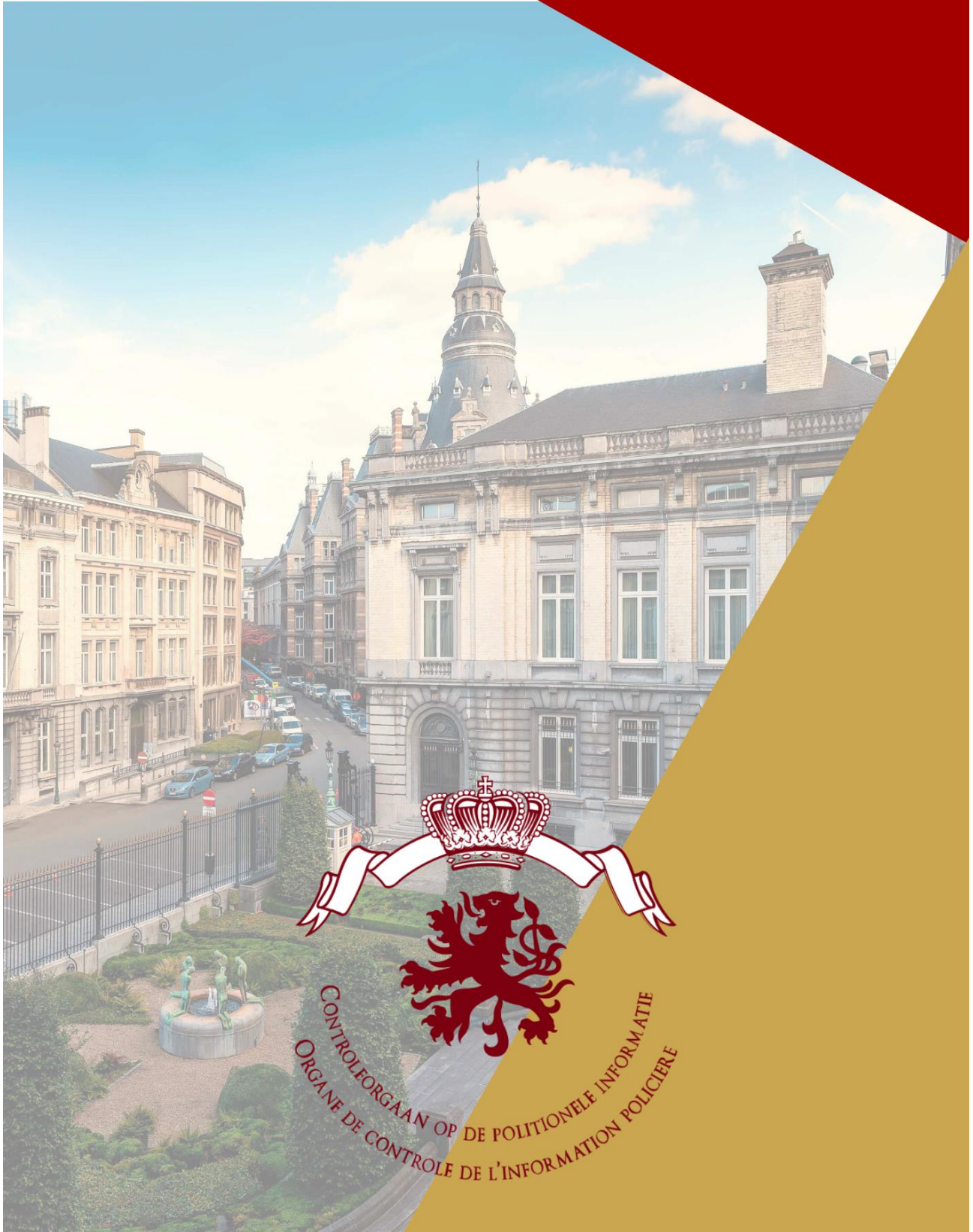
Nee

11.(Context TAAS en vrachtwagensluis) Indien voor de behandeling van deze verkeersinbreuken gebruik wordt gemaakt van de diensten van een privaat bedrijf, werd daarvoor met dit bedrijf een 'verwerkersovereenkomst' afgesloten? Moet worden beantwoord. Eén keuze.

Ja

Nee





CONTROLEORGaan OP DE POLITIONELE INFORMATIE  
ORGANE DE CONTROLE DE L'INFORMATION POLICIERE

