

**(CVOM)**

**Van:** [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>  
**Verzonden:** donderdag 2 september 2021 11:30  
**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM); [redacted] (Parket CVOM)  
**CC:** [redacted] (AP Amsterdam)  
**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam  
**Bijlagen:** Bijlage 2 - Rapportage visuele tellingen brom- en snorfietsers Amsterdam 25082021.pdf; Bijlage 1 - Snorfiets naar de rijbaan ontwikkeling naleving (Bureau Verkeershuis).docx

Hallo [redacted],

Dank voor het telefonisch contact zojuist.

Zoals ik al toelichtte hierbij als nazending onze nieuwe tellingen die we op 10 locaties verspreid door de stad voor het zomerreces gehouden hebben.

Bijlage 1 laat een historisch verloop zien van naleving (die daalt), bijlage 2 de volledige meting.

Dit keer hebben we vanwege het toenemend aantal klachten ook BROM op fietspaden meegenomen (die mogen überhaupt niet op fietspaden rijden, extra verkeersveiligheidsrisico vanwege hoge snelheden).

Deze cijfers geven extra urgentie aan onze aanvraag wat ons betreft.

Zoals gezegd spreek ik onze wethouder in de staf woensdag 8<sup>e</sup>, het zou heel mooi zijn als ik een eerste reactie van CVOM kan meegeven.

Veel dank alvast!

[redacted]  
Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

T o6 [redacted]  
[redacted]@amsterdam.nl

**P spaar het milieu, print dit document niet onnodig uit.**

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 23 juli 2021 15:52  
**Aan:** 'aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl' <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>; [redacted] (Parket CVOM)' [redacted]@om.nl; [redacted]@om.nl' <[redacted]@om.nl>  
**Onderwerp:** Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [REDACTED],

Bij dezen onze aanvraag voor onze pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam.

Het betreft uiteraard conceptstukken, de pilot is nog niet gestart en vanwege corona eerder uitgesteld. Beleidsmatig is het college vorig jaar alvast akkoord gegaan met deze proef in het kader van onze bredere aanpak digitaal handhaving en uitwerking van het masterplan handhaving en reiniging.

Wellicht is het goed de aanvraag door te spreken zodat wij zaken kunnen aanvullen waar nodig?  
Zo ja, zou dat lukken de week van 2 tot 6 augustus?

Dank alvast,

[REDACTED]  
Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

T o6 [REDACTED]  
[REDACTED].nl

**P spaar het milieu, print dit document niet onnodig uit.**

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

## Snorfiets naar de rijbaan ontwikkeling naleving (Bureau Verkeershuis)

In rood: aanvulling 11-8-2021

Percentage snorfietsers dat op rijbaan rijdt én een helm draagt (maatregel SNOR).

	Werkdag Ochtendspits + Avondspits	Dinsdagavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond
23+25 april 2019	23%	-	-	-
11+13 juni 2019	89%	-	-	-
6+8 augustus 2019	87%	-	-	-
3+7 september 2019	81% (alleen AS)	80%	79%	73%
29+30 okt + 2 nov 2019	78%	76%	69%	66%
11+13+15 feb 2020	76%	75%	73%	64%
29 juni + 1 en 3 juli 2021*	62%	51%	52%	46%

*\*Tijdens deze metingen is op andere locaties gemeten dan bij voorgaande metingen, in andere uren. Toch is een indicatieve trend waarneembaar.*



# VISUELE BROM- EN SNORFIETS- TELLINGEN AMSTERDAM



Verkeersonderzoek - Veiligheid - Parkeren

**Datum:** 25 augustus 2021  
**Contactpersoon:** [redacted] | 06 [redacted]  
**E-mailadres:** [redacted] [@verkeershuis.nl](mailto:[redacted]@verkeershuis.nl)  
**Versie:** Definitief



## INHOUD

<b>1. INLEIDING.....</b>	<b>3</b>
1.1 VRAAG.....	3
1.2 LEESWIJZER .....	3
<b>2. ONDERZOEKSOPZET .....</b>	<b>4</b>
2.1 TELLOCATIES .....	4
2.2 UITVOEREN ONDERZOEK.....	4
<b>3. RESULTATEN VISUELE TELLINGEN .....</b>	<b>5</b>
3.1 INLEIDING .....	5
3.1 DINSDAG 29 JUNI .....	5
3.2 DONDERDAG 1 JULI .....	7
3.3 ZATERDAG 3 JULI .....	9
<b>4. CONCLUSIES.....</b>	<b>11</b>

### Bijlagen

1. Tellocaties

## 1. INLEIDING

### 1.1 VRAAG

Het wordt steeds drukker op de smalle Amsterdamse fietspaden. Het aantal fietspadgebruikers blijft maar stijgen en dat levert gevaarlijke situaties op. De gemeente heeft maatregelen genomen om de bereikbaarheid en de veiligheid in de stad te vergroten. Eén van die maatregelen is het verplaatsen van brom- en snorfietzers naar de rijbaan.

De gemeente wil inzicht hebben in de werking van deze maatregel. Daarom heeft zij Het Verkeershuis al tweemaal een visuele telling laten uitvoeren, éénmaal in 2019 en éénmaal in 2020.

Ook in 2021 wil de gemeente deze maatregel blijven monitoren. Daarom is het Verkeershuis gevraagd om voor de derde maal een visuele telling uit te voeren. Dit maal echter, dient de telling als een 0-meting worden opgezet ter voorbereiding van een pilot om de helm- en rijbaanplicht te handhaven met camera's (de pilot SNOR). Om deze reden zijn de tellocaties ook afgestemd op de locaties waar het plaatsen van een camera voorzien is. Het betreft een tiental locaties binnen de ring A10.

Ook het tweede doel van de tellingen is direct aan de pilot SNOR gerelateerd. Aan de hand van de resultaten kan namelijk worden bepaald hoeveel BOA's in de toekomst moeten worden ingezet om de handhaving uit te voeren aan de hand van de camerabeelden.

Voor u ligt de eindrapportage van de brom- en snorfietstellingen van 2021.

### 1.2 LEESWIJZER

In het volgende hoofdstuk behandelen wij de onderzoeksopzet, waarna we in hoofdstuk 3 de resultaten presenteren. Wij sluiten het rapport af met een hoofdstuk waarin we een opsomming geven van de belangrijkste conclusies.

## 2. ONDERZOEKSOPZET

### 2.1 TELLOCATIES

De tien locaties waar de visuele bron- en snorfietstellingen zijn uitgevoerd betreffen:

1. Haarlemmerplein / Korte Marnixstraat
2. Oostenburgerstraat;
3. Oude Hoogstraat ter hoogte van de Bethaniendwarsstraat;
4. Bruggetje en fietspad Jan van Galenstraat tussen Buyskade en Jan van Galenstraat;
5. Kinkerstraat;
6. Buiksloterweg;
7. Linnaeusstraat;
8. Weesperzijde;
9. Van Baerlestraat (zuid)
10. Brug Theophile de Bockstraat-Vondepark (zuid).

De tellocaties zijn op kaart weergegeven in bijlage 1

### 2.2 UITVOEREN ONDERZOEK

Het onderzoek is uitgevoerd op dinsdag 29 juni, donderdag 1 juli en zaterdag 3 juli van 07:00 uur tot 10:00 uur en van 15:00 uur tot 22:00 uur. Gedurende deze perioden hebben wij de tellingen uitgevoerd in blokken van 15 minuten. Daarbij hebben wij onderscheid gemaakt in acht verschillende categorieën brom- en snorfietzers:

1. Snorfietzers op de rijbaan met helm;
2. Bromfietzers op de rijbaan met helm;
3. Snorfietzers op de rijbaan zonder helm;
4. Bromfietzers op de rijbaan zonder helm;
5. Snorfietzers op het fietspad met helm;
6. Bromfietzers op het fietspad met helm;
7. Snorfietzers op het fietspad zonder helm;
8. Bromfietzers op het fietspad zonder helm.

Daarnaast maken we per tellocatie onderscheid in de beide richtingen.

Daarnaast maken we per tellocatie onderscheid naar rijrichting.

Locaties 1, 3, 6, 8 en 10 betreft locaties met een fietspad in twee richtingen zonder rijbaan.

Locatie 5 (Kinkerstraat) is een eenrichtingsstraat voor motorvoertuigen richting het centrum.

De weersomstandigheden op de onderzoeksdagen waren als volgt:

- Dinsdag 29 juni 2021: bewolkt, af en toe motregen, gemiddelde temperatuur van 17 graden.
- Donderdag 1 juli 2021: droog, bewolkt, gemiddelde temperatuur van 16 graden
- Zaterdag 3 juli 2021: droog, af en toe zon, gemiddelde temperatuur van 18 graden.

Er is geen reden om aan te nemen dat de weersomstandigheden van grote invloed zijn geweest op de telresultaten.

### 3. RESULTATEN VISUELE TELLINGEN

#### 3.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de visuele brom en snorfietsstellingen gepresenteerd. Daarbij zijn de resultaten geaggregeerd naar periodetotalen per telpunt per onderzoeksdag. Voor de gedetailleerde telresultaten wordt verwezen naar het apart opgeleverde Excelbestand.

In het vorige hoofdstuk is opgemerkt dat brom- en snorfietsers op een vijftal locaties uitsluitend gebruik kunnen maken van het fietspad. Deze vijf locaties zijn bij de analyse op dit onderdeel daarom buiten beschouwing gelaten.

#### 3.1 DINSDAG 29 JUNI

07:00-10:00 uur	Dinsdag 29 juni																Totaal
	op de rijbaan								op het fietspad								
	RICHTING 1 STAD IN				RICHTING 2 STAD UIT				RICHTING 1 STAD IN				RICHTING 2 STAD UIT				
	Brom		Snor		Brom		Snor		Brom		Snor		Brom		Snor		
	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	
Locatie 1									2	2	5	4	3	1	3	2	22
Locatie 2	10	0	3	0	24	0	5	1	0	1	2	2	0	0	4	3	55
Locatie 3									7	1	6	6	8	0	4	1	33
Locatie 4	67	0	42	6	48	0	15	2	2	0	3	8	0	0	4	7	204
Locatie 5	71	0	51	11	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1	4	7	149
Locatie 6									2	4	1	0	1	0	0	0	8
Locatie 7	68	0	35	4	34	0	22	3	0	0	0	3	1	0	2	3	175
Locatie 8									3	0	0	0	7	0	0	3	13
Locatie 9	71	0	40	1	90	0	38	2	6	0	1	1	0	0	5	5	260
Locatie 10									3	1	3	0	5	0	4	4	20
<b>Totaal</b>	<b>287</b>	<b>0</b>	<b>171</b>	<b>22</b>	<b>196</b>	<b>0</b>	<b>80</b>	<b>8</b>	<b>25</b>	<b>9</b>	<b>21</b>	<b>25</b>	<b>28</b>	<b>2</b>	<b>30</b>	<b>35</b>	<b>939</b>

Tabel 1: Brom- en snorfietsintensiteiten dinsdag 29 juni 07:00 - 10:00 uur

Op dinsdagochtend 29 juni zijn op locatie 9 (Van Baerlestraat) de meeste brom- en snorfietsers geregistreerd. Op de tweede plaats komt locatie 4 (Jan van Galenstraat). Locatie 6 (Buiksloterweg) is veruit het rustigst.

In totaal zijn 764 brom- en snorfietsers op de rijbaan geregistreerd. Dit is 91% van het totaal. Dat betekent dat 9% van het fietspad gebruik maakte.

In totaal droegen 838 brom- en snorfietsers een helm. Dat is 89% van het totaal. Dat betekent dat 11% geen helm droeg. Als wordt ingezoomd op brom- en snorfietsers afzonderlijk ontstaat een heel ander beeld. Van de 547 bromfietsers droegen er 536 (98%) een helm. Bij de snorfietsers bedraagt dit percentage slechts 77% (302 van de 392). Dat betekent dat 23 procent van de snorfietsers geen helm droeg.

Als laatste is gekeken naar het verschil in rijbaan- en fietspadgebruik tussen brom- en snorfietsers. Uitgangspunt daarbij is dat beide doelgroepen in principe gebruik moeten maken van de rijbaan. De vijf locaties waar dat niet mogelijk is zijn daarom buiten beschouwing gelaten. Van de 346 snorfietsers in totaal koos 81% voor de rijbaan. Dat betekent dat 19% op het fietspad reed. De 497 bromfietsers laten een heel ander beeld zien. 97% reed zoals het hoort op de rijbaan, tegen 3% op het fietspad.

15:00-22:00 uur	Dinsdag 29 juni																Totaal
	op de rijbaan								op het fietspad								
	RICHTING 1 STAD IN				RICHTING 2 STAD UIT				RICHTING 1 STAD IN				RICHTING 2 STAD UIT				
	Brom		Snor		Brom		Snor		Brom		Snor		Brom		Snor		
	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	
Locatie 1									32	13	18	38	14	7	19	31	172
Locatie 2	101	0	8	3	163	0	23	11	6	2	6	19	6	1	7	21	377
Locatie 3									45	1	8	3	54	7	8	13	139
Locatie 4	256	0	69	19	256	0	94	24	4	3	0	42	4	0	3	29	803
Locatie 5	267	1	140	62	13	2	9	12	9	0	3	20	40	4	23	43	648
Locatie 6									2	5	17	0	2	12	15	1	54
Locatie 7	257	0	49	16	247	5	51	14	0	3	7	45	0	0	7	23	724
Locatie 8									56	2	10	33	49	1	7	40	198
Locatie 9	347	0	93	15	402	5	84	21	4	2	3	29	3	3	9	16	1.036
Locatie 10									41	1	4	28	35	1	5	33	148
Totaal	1.228	1	359	115	1.081	12	261	82	199	32	76	257	207	36	103	250	4.299

Tabel 2: Brom- en snorfietsintensiteiten dinsdag 29 juni 15:00 - 22:00 uur

Op dinsdagmiddag en -avond 29 juni zijn op locatie 9 (Van Baerlestraat) de meeste brom- en snorfietsers geregistreerd. Op de tweede plaats komt locatie 4 (Jan van Galenstraat). Locatie 6 (Buiksloterweg) is veruit het rustigst.

In totaal zijn 3.139 brom- en snorfietsers op de rijbaan geregistreerd. Dit is 87% van het totaal. Dat betekent dat 13% van het fietspad gebruik maakte.

In totaal droegen 3.514 brom- en snorfietsers een helm. Dat is 82% van het totaal. Dat betekent dat 18% geen helm droeg. Als wordt ingezoomd op brom- en snorfietsers afzonderlijk ontstaat net als op dinsdagochtend een heel ander beeld. Van de 2.796 bromfietsers droegen er 2.715 (97%) een helm. Bij de snorfietsers bedraagt dit percentage slechts 53% (799 van de 1.503). Dat betekent dat 47 procent van de snorfietsers geen helm droeg.

Als laatste is wederom gekeken naar het verschil in rijbaan- en fietspadgebruik tussen brom- en snorfietsers. Van de 1.172 snorfietsers in totaal koos 70% voor de rijbaan. Dat betekent dat 30% op het fietspad reed. De 2.416 bromfietsers laten een heel ander beeld zien. 96% reed zoals het hoort op de rijbaan, tegen 4% op het fietspad.

**3.2 DONDERDAG 1 JULI**

07:00-10:00 uur	Donderdag 1 juli																Totaal
	op de rijbaan								op het fietspad								
	RICHTING 1 STAD IN				RICHTING 2 STAD UIT				RICHTING 1 STAD IN				RICHTING 2 STAD UIT				
	Brom		Snor		Brom		Snor		Brom		Snor		Brom		Snor		
met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm		
Locatie 1									3	5	4	0	3	3	2	0	20
Locatie 2	25	0	6	0	25	0	2	0	1	0	1	2	1	0	0	2	65
Locatie 3									14	0	4	0	7	0	3	0	28
Locatie 4	76	0	39	0	55	0	24	1	1	0	3	7	0	0	0	4	210
Locatie 5	88	0	49	5	0	0	0	0	1	0	2	2	5	0	4	3	159
Locatie 6									1	3	2	0	0	1	1	0	8
Locatie 7	54	0	26	2	46	0	14	1	0	0	3	1	1	0	5	6	159
Locatie 8									3	0	2	8	4	1	1	4	23
Locatie 9	84	1	26	4	110	0	51	12	0	0	3	3	1	0	1	4	300
Locatie 10									9	0	2	6	4	0	1	2	24
<b>Totaal</b>	<b>327</b>	<b>1</b>	<b>146</b>	<b>11</b>	<b>236</b>	<b>0</b>	<b>91</b>	<b>14</b>	<b>33</b>	<b>8</b>	<b>26</b>	<b>29</b>	<b>26</b>	<b>5</b>	<b>18</b>	<b>25</b>	<b>996</b>

Tabel 3: Brom- en snorfietsintensiteiten donderdag 1 juli 07:00 - 10:00 uur

Op donderdagochtend 1 juli zijn op locatie 9 (Van Baerlestraat) de meeste brom- en snorfietsers geregistreerd. Op de tweede plaats komt locatie 4 (Jan van Galenstraat). Locatie 6 (Buiksloterweg) is veruit het rustigst.

In totaal zijn 862 brom- en snorfietsers op de rijbaan geregistreerd. Dit is 92% van het totaal. Dat betekent dat 8% van het fietspad gebruik maakte.

In totaal droegen 903 brom- en snorfietsers een helm. Dat is 91% van het totaal. Dat betekent dat 9% geen helm droeg. Als wordt ingezoomd op brom- en snorfietsers afzonderlijk ontstaat net als op dinsdag een heel ander beeld. Van de 636 bromfietsers droegen er 622 (98%) een helm. Bij de snorfietsers bedraagt dit percentage slechts 78% (281 van de 360). Dat betekent dat 22 procent van de snorfietsers geen helm droeg.

Als laatste is wederom gekeken naar het verschil in rijbaan- en fietspadgebruik tussen brom- en snorfietsers. Van de 318 snorfietsers in totaal koos 82% voor de rijbaan. Dat betekent dat 18% op het fietspad reed. De 575 bromfietsers laten een heel ander beeld zien. 98% reed zoals het hoort op de rijbaan, tegen 2% op het fietspad.

15:00-22:00 uur	Donderdag 1 juli																Totaal
	op de rijbaan								op het fietspad								
	RICHTING 1 STAD IN				RICHTING 2 STAD UIT				RICHTING 1 STAD IN				RICHTING 2 STAD UIT				
	Brom		Snor		Brom		Snor		Brom		Snor		Brom		Snor		
met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm		
Locatie 1									15	31	32	4	22	15	30	0	149
Locatie 2	124	3	15	4	149	0	25	11	8	1	10	28	3	0	5	26	412
Locatie 3									38	3	5	18	35	8	7	15	129
Locatie 4	310	0	88	13	252	1	97	32	2	0	2	42	0	0	3	49	891
Locatie 5	350	1	135	50	24	4	26	6	14	0	1	8	29	1	23	34	706
Locatie 6									3	6	4	0	0	13	10	0	36
Locatie 7	327	0	70	21	303	3	73	15	2	0	6	40	4	0	10	38	912
Locatie 8									64	4	16	35	57	2	12	40	230
Locatie 9	464	0	135	25	474	0	102	18	5	0	3	36	4	3	4	9	1.282
Locatie 10									46	0	25	32	44	1	19	34	201
<b>Totaal</b>	<b>1.575</b>	<b>4</b>	<b>443</b>	<b>113</b>	<b>1.202</b>	<b>8</b>	<b>323</b>	<b>82</b>	<b>197</b>	<b>45</b>	<b>104</b>	<b>243</b>	<b>198</b>	<b>43</b>	<b>123</b>	<b>245</b>	<b>4.948</b>

Tabel 4: Brom- en snorfietsintensiteiten donderdag 1 juli 15:00 - 22:00 uur

Op donderdagmiddag en -avond 1 juli zijn op locatie 9 (Van Baerlestraat) de meeste brom- en snorfietsers geregistreerd. Op de tweede plaats komt locatie 7 (Linnaeusstraat). Locatie 6 (Buiksloterweg) is veruit het rustigst.

In totaal zijn 3.750 brom- en snorfietsers op de rijbaan geregistreerd. Dit is 89% van het totaal. Dat betekent dat 11% van het fietspad gebruik maakte.

In totaal droegen 4.165 brom- en snorfietsers een helm. Dat is 84% van het totaal. Dat betekent dat 16% geen helm droeg. Als wordt ingezoomd op brom- en snorfietsers afzonderlijk ontstaat wederom heel ander beeld. Van de 3.272 bromfietsers droegen er 3.172 (97%) een helm. Bij de snorfietsers bedraagt dit percentage slechts 59% (993 van de 1.676). Dat betekent dat 41 procent van de snorfietsers geen helm droeg.

Als laatste is wederom gekeken naar het verschil in rijbaan- en fietspadgebruik tussen brom- en snorfietsers. Van de 1.338 snorfietsers in totaal koos 72% voor de rijbaan. Dat betekent dat 28% op het fietspad reed. De 2.865 bromfietsers laten een heel ander beeld zien. 97% reed zoals het hoort op de rijbaan, tegen 3% op het fietspad.

### 3.3 ZATERDAG 3 JULI

07:00-10:00 uur	Zaterdag 3 juli																Totaal
	op de rijbaan								op het fietspad								
	RICHTING 1 STAD IN				RICHTING 2 STAD UIT				RICHTING 1 STAD IN				RICHTING 2 STAD UIT				
	Brom		Snor		Brom		Snor		Brom		Snor		Brom		Snor		
met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm		
Locatie 1								4	0	3	11	6	0	0	1	25	
Locatie 2	11	0	0	0	16	0	1	2	1	1	3	0	1	0	0	1	37
Locatie 3									13	0	3	1	16	1	4	1	39
Locatie 4	33	0	21	4	32	1	7	2	0	0	2	5	0	0	0	9	116
Locatie 5	47	0	28	5	1	0	1	2	0	0	1	2	6	0	3	5	101
Locatie 6									0	2	0	0	0	3	0	0	5
Locatie 7	38	0	8	2	32	0	17	0	0	0	0	3	2	0	1	4	107
Locatie 8									10	0	1	2	10	0	0	3	26
Locatie 9	48	0	25	6	69	0	24	3	0	0	0	1	0	0	2	7	185
Locatie 10									6	0	5	4	5	0	5	6	31
<b>Totaal</b>	<b>177</b>	<b>0</b>	<b>82</b>	<b>17</b>	<b>150</b>	<b>1</b>	<b>50</b>	<b>9</b>	<b>34</b>	<b>3</b>	<b>18</b>	<b>29</b>	<b>46</b>	<b>4</b>	<b>15</b>	<b>37</b>	<b>672</b>

Tabel 5: Brom- en snorfietsintensiteiten zaterdag 3 juli 07:00 - 10:00 uur

Op zaterdagochtend 3 juli zijn op locatie 9 (Van Baerlestraat) de meeste brom- en snorfietsers geregistreerd. Op de tweede plaats komt locatie 7 (Linnaeusstraat). Locatie 6 (Buiksloterweg) is veruit het rustigst.

In totaal zijn 486 brom- en snorfietsers op de rijbaan geregistreerd. Dit is 89% van het totaal. Dat betekent dat 11% van het fietspad gebruik maakte.

In totaal droegen 572 brom- en snorfietsers een helm. Dat is 85% van het totaal. Dat betekent dat 15% geen helm droeg. Als wordt ingezoomd op brom- en snorfietsers afzonderlijk ontstaat net als op dinsdag en donderdag een heel ander beeld. Van de 415 bromfietsers droegen er 407 (98%) een helm. Bij de snorfietsers bedraagt dit percentage slechts 64% (165 van de 257). Dat betekent dat 36 procent van de snorfietsers geen helm droeg.

Als laatste is wederom gekeken naar het verschil in rijbaan- en fietspadgebruik tussen brom- en snorfietsers. Van de 207 snorfietsers in totaal koos 76% voor de rijbaan. Dat betekent dat 24% op het fietspad reed. De 339 bromfietsers laten een heel ander beeld zien. 97% reed zoals het hoort op de rijbaan, tegen 3% op het fietspad.



15:00-22:00 uur	Zaterdag 3 juli																Totaal
	op de rijbaan								op het fietspad								
	RICHTING 1 STAD IN				RICHTING 2 STAD UIT				RICHTING 1 STAD IN				RICHTING 2 STAD UIT				
	Brom		Snor		Brom		Snor		Brom		Snor		Brom		Snor		
	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	met helm	zonder helm	
Locatie 1									18	27	28	11	28	16	22	2	152
Locatie 2	96	0	21	1	123	0	29	6	9	0	7	3	0	0	3	19	317
Locatie 3									48	8	11	17	49	5	10	19	167
Locatie 4	281	0	75	22	251	0	92	35	1	0	5	35	1	0	2	63	863
Locatie 5	326	0	111	55	8	1	5	21	5	1	0	19	29	0	32	42	655
Locatie 6									1	10	5	2	0	16	10	0	44
Locatie 7	300	4	69	15	273	6	51	24	6	2	7	11	2	4	10	74	858
Locatie 8									50	1	10	30	35	1	6	34	167
Locatie 9	394	2	116	36	404	2	79	47	2	2	6	34	2	1	0	10	1.137
Locatie 10									36	0	8	27	31	1	18	29	150
<b>Totaal</b>	<b>1.397</b>	<b>6</b>	<b>392</b>	<b>129</b>	<b>1.059</b>	<b>9</b>	<b>256</b>	<b>133</b>	<b>176</b>	<b>51</b>	<b>87</b>	<b>189</b>	<b>177</b>	<b>44</b>	<b>113</b>	<b>292</b>	<b>4.510</b>

Tabel 6: Brom- en snorfietsintensiteiten zaterdag 3 juli 15:00 - 22:00 uur

Op zaterdagmiddag en -avond 3 juli zijn op locatie 9 (Van Baerlestraat) de meeste brom- en snorfietsers geregistreerd. Op de tweede plaats komt locatie 4 (Jan van Galenstraat). Locatie 6 (Buiksloterweg) is veruit het rustigst.

In totaal zijn 3.381 brom- en snorfietsers op de rijbaan geregistreerd. Dit is 88% van het totaal. Dat betekent dat 12% van het fietspad gebruik maakte.

In totaal droegen 3.657 brom- en snorfietsers een helm. Dat is 81% van het totaal. Dat betekent dat 19% geen helm droeg. Als wordt ingezoomd op brom- en snorfietsers afzonderlijk ontstaat wederom een heel ander beeld. Van de 2.919 bromfietsers droegen er 2.809 (96%) een helm. Bij de snorfietsers bedraagt dit percentage slechts 53% (848 van de 1.591). Dat betekent dat 47 procent van de snorfietsers geen helm droeg.

Als laatste is wederom gekeken naar het verschil in rijbaan- en fietspadgebruik tussen brom- en snorfietsers. Van de 1.292 snorfietsers in totaal koos 70% voor de rijbaan. Dat betekent dat 30% op het fietspad reed. De 2.438 bromfietsers laten een heel ander beeld zien. 97% reed zoals het hoort op de rijbaan, tegen 3% op het fietspad.

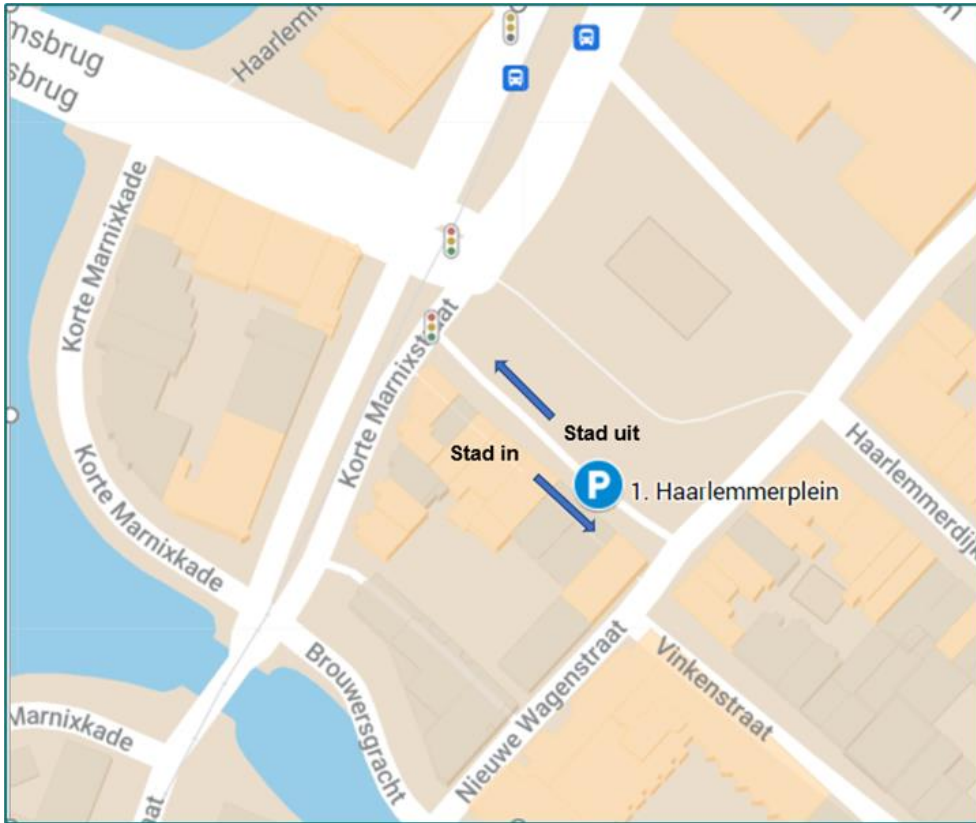
## 4. CONCLUSIES

- Op locatie 9 (Van Baerlestraat) zijn op alle meetmomenten de meeste brom- en snorfietsers geregistreerd. De tweede plaats wordt afgewisseld tussen locatie 4 (Jan van Galenstraat) en locatie 7 (Linnaeusstraat). Locatie 6 (Buiksloterweg) is op alle meetmomenten veruit het rustigst.
- Het aandeel brom- en snorfietsers dat gebruik maakt van de rijbaan varieert van 87 tot 92 procent. Dat betekent dat het aandeel dat toch nog voor het fietspad kiest varieert van 8 tot 13 procent.
- Het aandeel brom- en snorfietsers dat een helm droeg varieert van 81 tot 91 procent. Dat betekent dat het aandeel dat geen helm droeg varieert van 9 tot 19 procent.
- Echter, het verschil in helmdracht tussen brom- en snorfietsers is opvallend groot. 96 tot 98 procent van de bromfietsers droeg een helm. Dat staat in schril contrast met de snorfietsers, waarvoor dit percentage slechts 53 tot 78 procent bedraagt. Dat betekent dat 22 tot 47 procent van de snorfietsers geen helm droeg.
- Als laatste is ook het verschil in rijbaan- en fietspadgebruik tussen brom- en snorfietsers opvallend groot. 96 tot 98 procent van de bromfietsers koos zoals het hoort voor de rijbaan. Ook dat staat in schril contrast met de snorfietsers, waarvoor dit percentage slechts 70 tot 82 procent bedraagt. Dat betekent dat 18 tot 30 procent van de snorfietsers voor het fietspad in plaats van de rijbaan koos.

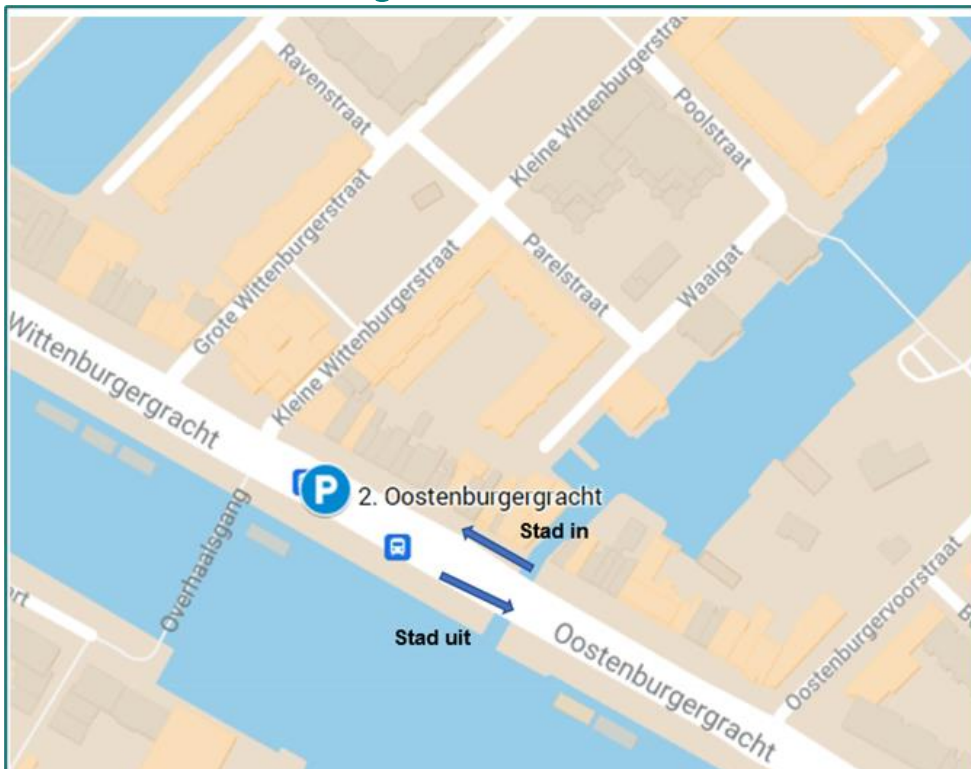
## BIJLAGE 1: TELLOCATIES



Locatie: **1. Haarlemmer-plein/Korte Mamixstraat**

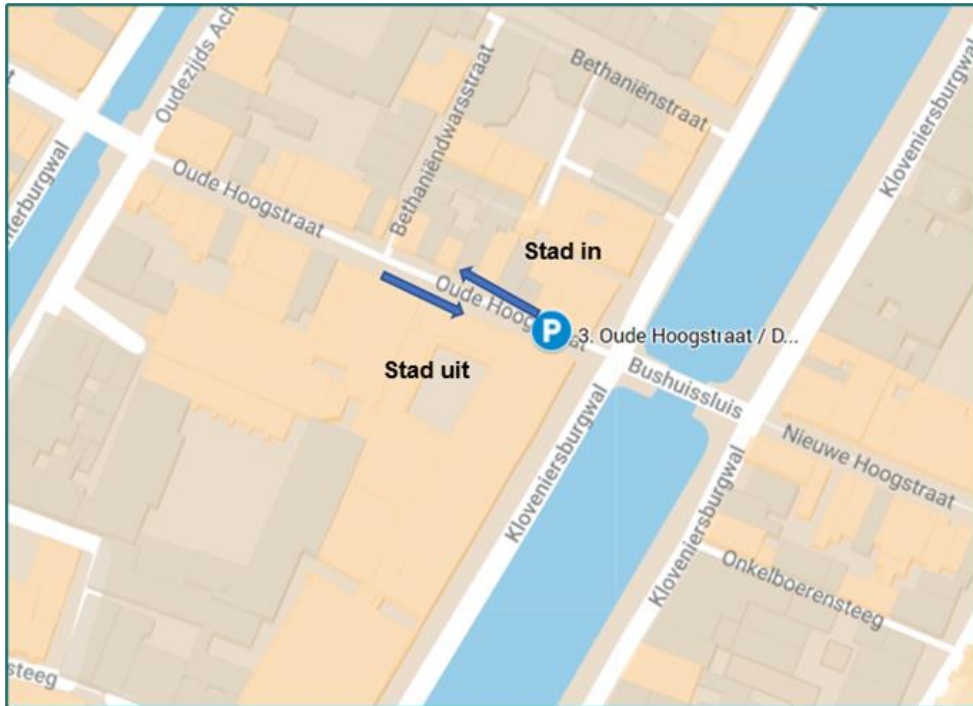


**Locatie: 2. Oostenburgerstraat**



**Locatie: 3. Oude Hoogstraat thv Bethaniendwarstraat**

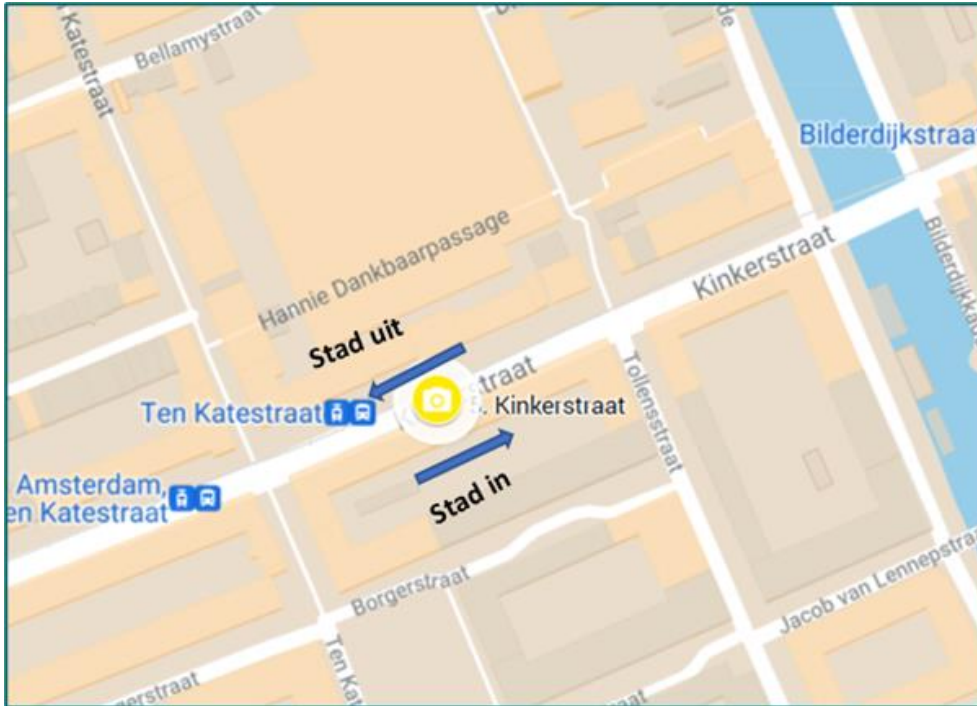




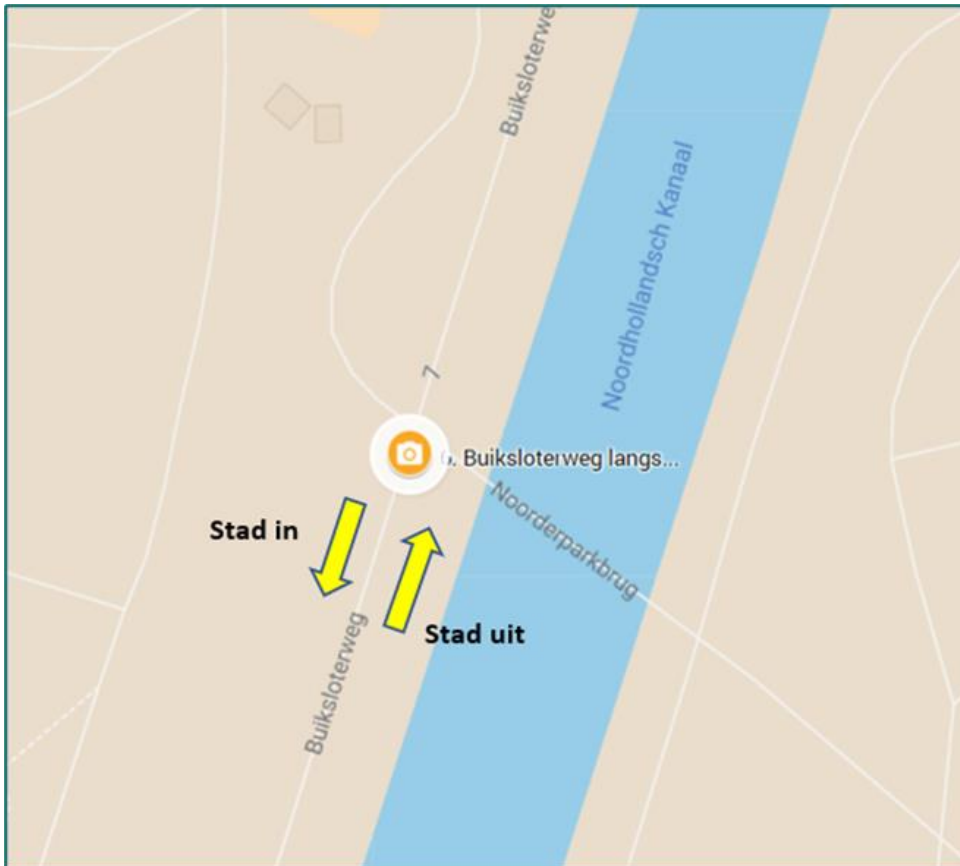
Locatie: 4. Jan van Galenstraat



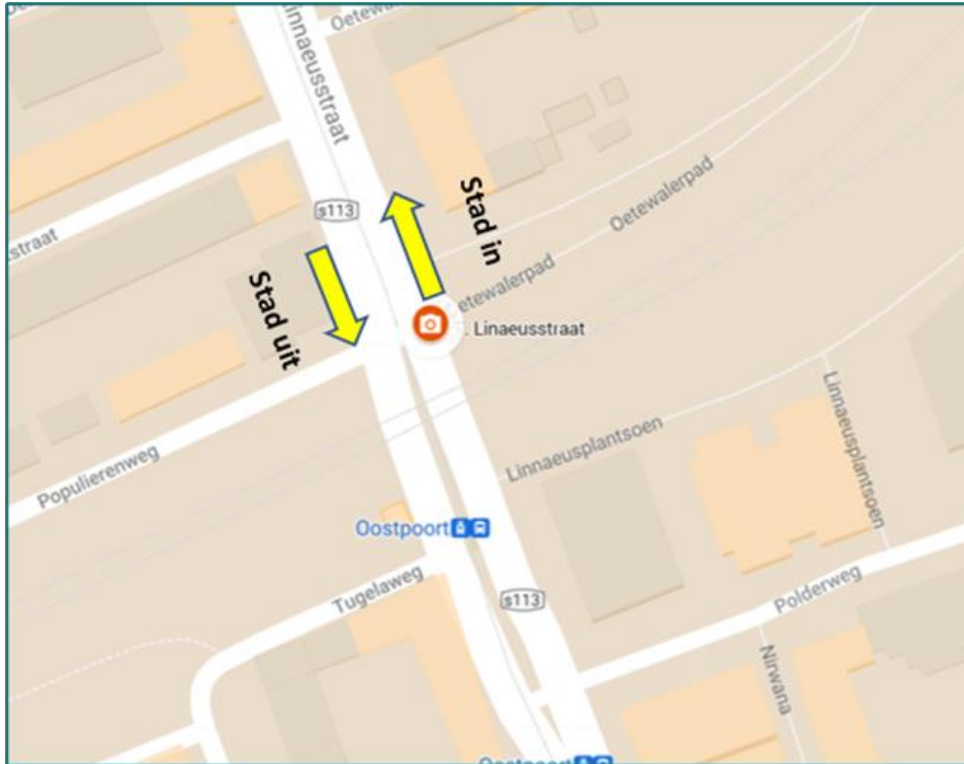
**Locatie: 5. Kinkerstraat**



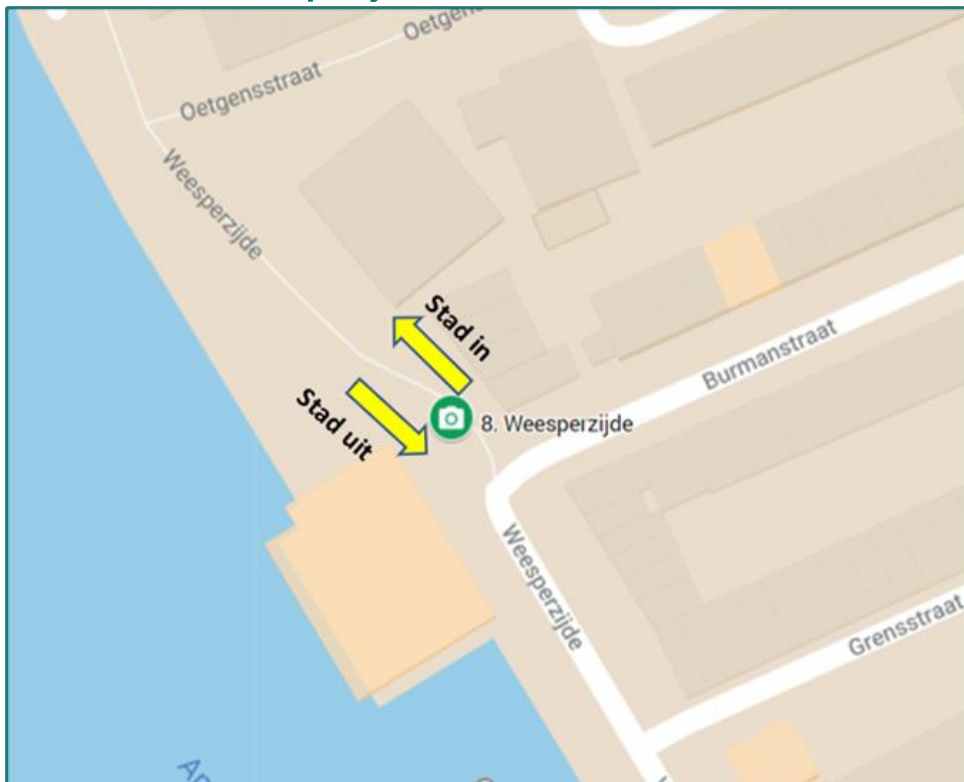
**Locatie: 6. Buiksloterweg**



**Locatie: 7. Linnaeusstraat**



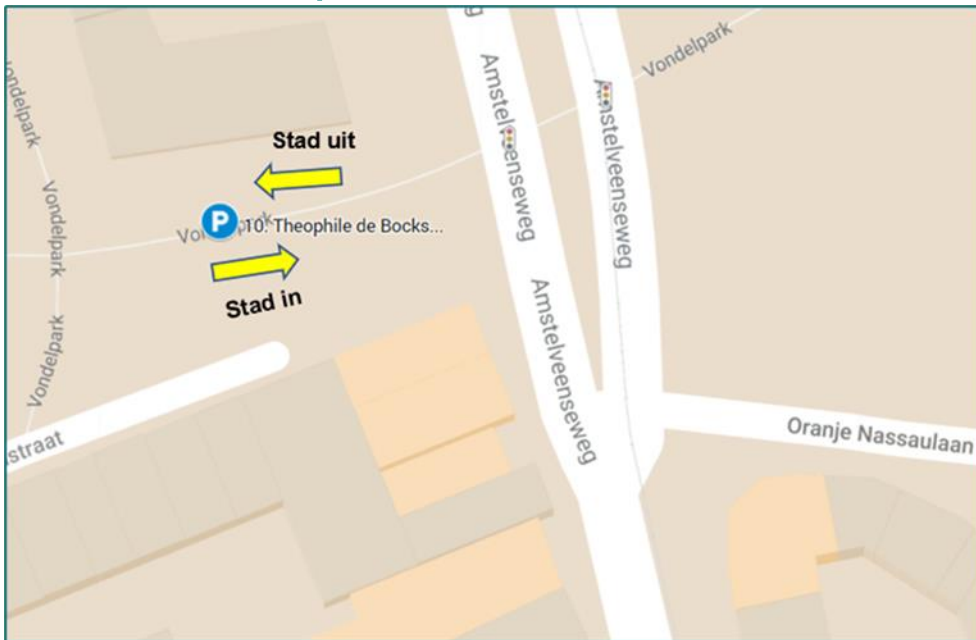
**Locatie: 8. Weesperzijde**



**Locatie: 9. v. Baerlestraat**



**Locatie: 10. Theophile de Bockstraat**





Buiten reikwijdte verzoek

(CVOM)

**Van:** [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>  
**Verzonden:** woensdag 8 september 2021 16:53  
**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM)  
**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Hi [redacted],

Veel dank nog voor dit positieve bericht, uiteraard met de nodige aandachtspunten / vragen om uit te werken nog.

Onze wethouder was blij om dit bericht te horen, geef ik alvast terug.

We komen snel terug op de gevraagde aanvullingen voor de stukken en vragen, ik schat in begin volgende week.

[redacted]  
 Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
 Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

T o6 [redacted]  
[\[redacted\]@amsterdam.nl](mailto:[redacted]@amsterdam.nl)

**P spaar het milieu, print dit document niet onnodig uit.**

---

**Van:** Geslotenverklaringen (CVOM) <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 7 september 2021 19:10  
**Aan:** [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>  
**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Dag [redacted],

Aanvraag pilot:

In de bijlage het bestand met enkele opmerkingen. In de basis akkoord en het kan wat mij betreft verder besproken worden. Wel nog een aantal vragen en onduidelijkheden.

Zoals in het bestand ook aangegeven is dit een eerste stap. Na akkoord van het plan van aanpak zullen we samen een aantal documenten en stukken moeten beoordelen en verdere afspraken over de handhaving moeten maken. Ik wil graag benadrukken dat de digitale handhaving pas aan mag als de CVOM akkoord heeft gegeven op al die stukken.

Een aantal stukken zijn al (deels) geleverd, maar kunnen nu (door gebrek aan het geheel) nog niet helemaal goed beoordeeld worden. De meeste bestanden zien er al redelijk in orde uit. Hieronder nog een aantal losse opmerkingen per bestand.

Uiteindelijk zullen wij moeten beoordelen:

- Algemeen PV inclusief bijlagen
- Concreet voorbeeld brondocument
- Voorbeeld overtredingsfoto's

- Voorbeeld schouw PV

#### Verkeersbesluit:

Ik lees dat het besluit is getroffen 'in het kader van de doorstroming en de verkeersveiligheid'. Om enige discussie te voorkomen over de bevoegdheid van BOA's is het wenselijk dat hier (iets explicieter) staat opgenomen dat het besluit (tevens) is genomen in het kader van de *leefbaarheid*. De doorstroming is daar weliswaar een onderdeel van, maar op deze manier zou je daar nog over kunnen twisten en zullen beroepsgemachtigden waarschijnlijk de bevoegdheid van BOA's in twijfel gaan trekken. Het is fijn om die hele discussie voor te zijn.

#### Algemeen PV

Nog niet uitvoering beoordeeld. Dit zal ik later doen als wij alle te beoordelen (definitieve) versies hebben. Daar moeten dan ook nog een aantal extra bijlagen bij zitten (plattegrond van het gebied, locaties camera's, foto's van de bebording, etc).

#### Brondocument

Layout in orde, maar inhoudelijk is dit niet te beoordelen, omdat deze moet worden aangepast naar de correcte feitcode inclusief de correcte tekst.

3b: deze teksten zien er in de basis goed uit. Graag deze t.z.t. verwerken in de layout van het andere bestand voor beoordeling.

Daarnaast graag ook een voorbeeld tekst opmaken voor de helmplicht feitcode.

#### Foto

Kwalitatief in orde, al is dit uiteraard een foto van de milieuzone. Worden dezelfde camera's (en locaties) gebruikt? Of is dit puur om aan te geven hoe de foto's er straks uit gaan zien? T.z.t. moeten we ook de foto's van de daadwerkelijke camera's zien die hier gebruikt gaan worden. En tevens voorbeeld foto's van betrokkenen zonder helm en hoe goed en duidelijk dat is te zien (in verschillende weersomstandigheden, avond/slecht weer; is het met infrarood dan nog steeds waar te nemen?).

#### Privacyverklaring

In de verklaring lijkt over de bewaartermijn van overtredingsgegevens te staan: 4 maanden en 6 weken i.v.m. de wettelijke termijnen voor bezwaar en beroep. (Op grond van de Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften (Wahv) dient een overtreder van het verkeersbesluit binnen 4 maanden een beschikking toegestuurd te krijgen. Tegen een beschikking kan gedurende 6 weken bezwaar worden aangetekend.)

Hier is wel eens eerder over gesproken, maar dit is naar de mening van de CVOM te kort en het is ook niet nodig om deze gegevens zo snel te verwijderen. Jullie hebben de grondslag om deze langer te bewaren. Jullie zijn als gemeente de opsporingsinstantie en dat blijven jullie totdat de boete onherroepelijk is afgehandeld. Dat duurt langer dan 4 maanden. Als wij, bijv. in de beroepsfase, vragen hebben over een zaak zullen wij een verbalisant vragen om een aanvullend PV op te maken. Als jullie in de tussentijd alle gegevens verwijderd hebben en niets meer kunnen leveren dan kunnen wij niet anders dan zaken gegrond verklaren. Dat geeft, als het veel zaken betreft, negatieve media aandacht en brengt enorme kosten met zich mee aan proceskostenvergoedingen. In het beleidskader staat ook een langere termijn genoemd voor het bewaren van deze gegevens. Dit staat uiteraard los van de gegevens van 'niet-overtredingen' (incorrecte foto's bijv.). Die moeten inderdaad z.s.m. worden verwijderd).

Met vriendelijke groet,

  
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06- 

E-mail: [redacted]@om.nl  
[www.om.nl](http://www.om.nl)

---

Van: [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>

Verzonden: vrijdag 23 juli 2021 15:52

Aan: Geslotenverklaringen (CVOM) <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>; [redacted] (Parket CVOM)  
[redacted]@om.nl; [redacted] (AP Amsterdam) <[redacted]@om.nl>

Onderwerp: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [redacted],

Bij dezen onze aanvraag voor onze pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam.

Het betreft uiteraard conceptstukken, de pilot is nog niet gestart en vanwege corona eerder uitgesteld. Beleidsmatig is het college vorig jaar alvast akkoord gegaan met deze proef in het kader van onze bredere aanpak digitaal handhaving en uitwerking van het masterplan handhaving en reiniging.

Wellicht is het goed de aanvraag door te spreken zodat wij zaken kunnen aanvullen waar nodig?  
Zo ja, zou dat lukken de week van 2 tot 6 augustus?

Dank alvast,

[redacted]  
Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

T o6 [redacted]  
[redacted]@amsterdam.nl

**P spaar het milieu, print dit document niet onnodig uit.**

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution

Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Buiten reikwijdte verzoek

(CVOM)

**Van:** [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 28 september 2021 16:45  
**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM)  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [redacted],

Dank voor de snelle reactie. We zijn ermee aan de slag en komen bij je terug.

Met vriendelijke groet,

---

**Van:** "Geslotenverklaringen (CVOM)" <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>  
**Datum:** vrijdag 24 september 2021 om 15:02  
**Aan:** "[redacted]" <[redacted]@amsterdam.nl>  
**CC:** "[redacted]" <[redacted]@amsterdam.nl>  
**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [redacted]

- Ik zag dat er in het PVA nu het woord leefbaarheid was toegevoegd. Dat is prima, maar dat zien we uiteindelijk dus ook no graag terug in het verkeersbesluit. Dit PvA heeft verder immers geen officiële status.
- Foto's: Die voorbeeldfoto's kunnen zo geleverd worden, maar uiteindelijk zullen we ook van de nieuwe camera's de foto's moeten beoordelen, voordat dat daarop akkoord kan worden gegeven
- Dummycamera's: Ik zie juridisch niet direct een probleem, maar wij raden het gebruik van dummy camera's af. Naar onze ervaring komt men er snel genoeg achter welke camera's 'nep' zijn en gaat men daar het foutieve gedrag gewoon weer voortzetten. Het effect is daarmee maar minimaal en het geeft alleen maar onduidelijkheid. Zo geeft het voor andere burgers een raar signaal als men een camera ziet waar weggebruikers toch constant de regels overtreden.
- Bewaartermijn: Dit is een punt van discussie en iets waar we als CVOM een andere mening over hebben. Dat is ook aangegeven, en wordt, ook bij die andere dossiers, constant teruggekoppeld. Jullie hebben als opsporingsinstantie een verantwoordelijkheid om een dergelijke overtreding tot een goed einde te brengen.

Als een burger in beroep gaat worden er enkele gegevens via het CJIB naar de CVOM gestuurd, maar, gelet op het beroepschrift, kunnen wij vaak extra en aanvullende informatie nodig hebben. Hiervoor komen wij terug bij de opsporingsinstantie; dat zijn jullie. Als jullie vervolgens alle gegevens hebben verwijderd en wij kunnen zonder de extra informatie geen passend antwoord geven dan worden dergelijke beroepen gegrond verklaard. Dat is een risico.

Ik meen overigens wel dat dit niet de juiste plaats is om dit verder te bespreken; ik ben geen privacy-expert. Daar hebben wij, en jullie vast ook, een gespecialiseerde afdeling voor.

Nu een en ander al in de driehoek is besproken is de volgende stap in het geheel om de gevraagde documenten gedetailleerd te gaan beoordelen. Deze staan met voorbeelden verder beschreven in het beleidskader. Ik zie deze graag t.z.t. tegemoet als deze gereed zijn.

Met vriendelijke groet,

Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06-  
E-mail: @om.nl  
[www.om.nl](http://www.om.nl)

---

**Van:** <@amsterdam.nl>

**Verzonden:** dinsdag 21 september 2021 09:51

**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM) <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>; (Parket CVOM)  
<@om.nl>

**CC:** <@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** Re: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste ,

In reactie op de onderstaande mail, hierbij reactie op de vragen en onduidelijkheden en vanuit onze kant nog een aantal vragen.

- Voorbeeldfoto's: het plan is om zowel bestaande camera's (voor o.a. milieuzone) als nieuwe/nog te plaatsen camera's te gebruiken voor de camerahandhaving van de snorfiets. De kwaliteit van de foto's is daarmee gelijk aan de bestaande kwaliteit van de milieuzonecamera's. Ons voorstel is om voorbeeldfoto's van de bestaande camera's aan te leveren en niet van de nieuwe/nog te plaatsen camera's. Dit kunnen wij op korte termijn doen.
  - Voorbeeldfoto's voor de helmplicht (foto's van betrokkenen zonder helm en hoe goed dat te zien is in verschillende weersomstandigheden/avond) volgen samen met de andere voorbeeldfoto's.
- Dummycamera's: er wordt nu gesproken om een aantal 'dummycamera's' in te zetten: (bestaande of nog te plaatsen) camera's die niet aanstaan, maar waar wel een bord hangt. Dit heeft als doel om de oplettendheid van snorfietsers te verhogen, maar in werkelijkheid worden met deze camera's dus geen boetes uitgedeeld, zodat niet overmatig boetes worden uitgedeeld. Mogen wij waarschuwingsborden voor camerahandhaving inzetten (zie pagina laatste pagina aanvraag), terwijl niet op alle locaties van de bebording op dat moment wordt gehandhaafd (dummycamera's)? Is dit toegestaan?
- Bewaartermijn van overtredingsgegevens: wat betreft de bewaartermijn is nu 4 maanden en 6 weken opgenomen. Dit is in lijn met de termijnen die bij andere dossiers worden aangehouden (waaronder milieuzone). We stellen voor om dat hier ook te doen. Na deze periode van 4 maanden en 6 weken is de beschikking die door het CJIB als verwerker van de gemeente is uitgebracht definitief geworden of is een bezwaarprocedure gestart door de vermeende overtreder. In dat laatste geval zijn de persoonsgegevens doorgegeven aan het Openbaar Ministerie en wordt zij verwerkingsverantwoordelijk. De noodzaak van het OM om gedurende de bezwaar- en beroepsprocedure de betreffende persoonsgegevens te bewaren, heeft geen invloed op de bewaartermijn voor de gemeente. Voor de gemeente is het daarom nodig de gegevens van overtreders 4 maanden en 6 weken te bewaren; de gemeente heeft geen grond om deze gegevens langer te bewaren.

De vragen in de aanvraag (word-document) hebben wij beantwoord in het document zelf, zie bijlage.

We horen graag van je.

Met vriendelijke groet,

o6 -

---

**Van:** " " <@amsterdam.nl>

**Datum:** maandag 20 september 2021 om 12:24

**Aan:** " " <@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** FW: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

---

**Van:** Geslotenverklaringen (CVOM) <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>

**Verzonden:** dinsdag 7 september 2021 19:10

**Aan:** " " <@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Dag " " ,

Aanvraag pilot:

In de bijlage het bestand met enkele opmerkingen. In de basis akkoord en het kan wat mij betreft verder besproken worden. Wel nog een aantal vragen en onduidelijkheden.

Zoals in het bestand ook aangegeven is dit een eerste stap. Na akkoord van het plan van aanpak zullen we samen een aantal documenten en stukken moeten beoordelen en verdere afspraken over de handhaving moeten maken. Ik wil graag benadrukken dat de digitale handhaving pas aan mag als de CVOM akkoord heeft gegeven op al die stukken.

Een aantal stukken zijn al (deels) geleverd, maar kunnen nu (door gebrek aan het geheel) nog niet helemaal goed beoordeeld worden. De meeste bestanden zien er al redelijk in orde uit. Hieronder nog een aantal losse opmerkingen per bestand.

Uiteindelijk zullen wij moeten beoordelen:

- [Algemeen PV inclusief bijlagen](#)
- [Concreet voorbeeld brondocument](#)
- [Voorbeeld overtredingsfoto's](#)
- [Voorbeeld schouw PV](#)

Verkeersbesluit:

Ik lees dat het besluit is getroffen 'in het kader van de doorstroming en de verkeersveiligheid'. Om enige discussie te voorkomen over de bevoegdheid van BOA's is het wenselijk dat hier (iets explicieter) staat opgenomen dat het besluit (tevens) is genomen in het kader van de *leefbaarheid*. De doorstroming is daar weliswaar een onderdeel van, maar op deze manier zou je daar nog over kunnen twisten en zullen beroepsgemachtigden waarschijnlijk de bevoegdheid van BOA's in twijfel gaan trekken. Het is fijn om die hele discussie voor te zijn.

Algemeen PV

Nog niet uitvoering beoordeeld. Dit zal ik later doen als wij alle te beoordelen (definitieve) versies hebben. Daar moeten dan ook nog een aantal extra bijlagen bij zitten (plattegrond van het gebied, locaties camera's, foto's van de bebording, etc).

Brondocument

Layout in orde, maar inhoudelijk is dit niet te beoordelen, omdat deze moet worden aangepast naar de correcte feitcode inclusief de correcte tekst.

3b: deze teksten zien er in de basis goed uit. Graag deze t.z.t. verwerken in de layout van het andere bestand voor beoordeling.

Daarnaast graag ook een voorbeeld tekst opmaken voor de helmplicht feitcode.

Foto

Kwalitatief in orde, al is dit uiteraard een foto van de milieuzone. Worden dezelfde camera's (en locaties) gebruikt? Of is dit puur om aan te geven hoe de foto's er straks uit gaan zien? T.z.t. moeten we ook de foto's van de daadwerkelijke camera's

zien die hier gebruikt gaan worden. En tevens voorbeeld foto's van betrokkenen zonder helm en hoe goed en duidelijk dat is te zien (in verschillende weersomstandigheden, avond/slecht weer; is het met infrarood dan nog steeds waar te nemen?).

#### Privacyverklaring

In de verklaring lijkt over de bewaartermijn van overtredingsgegevens te staan: 4 maanden en 6 weken i.v.m. de wettelijke termijnen voor bezwaar en beroep. (Op grond van de Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften (Wahv) dient een overtreder van het verkeersbesluit binnen 4 maanden een beschikking toegestuurd te krijgen. Tegen een beschikking kan gedurende 6 weken bezwaar worden aangetekend.)

Hier is wel eens eerder over gesproken, maar dit is naar de mening van de CVOM te kort en het is ook niet nodig om deze gegevens zo snel te verwijderen. Jullie hebben de grondslag om deze langer te bewaren. Jullie zijn als gemeente de opsporingsinstantie en dat blijven jullie totdat de boete onherroepelijk is afgehandeld. Dat duurt langer dan 4 maanden. Als wij, bijv. in de beroepsfase, vragen hebben over een zaak zullen wij een verbalisant vragen om een aanvullend PV op te maken. Als jullie in de tussentijd alle gegevens verwijderd hebben en niets meer kunnen leveren dan kunnen wij niet anders dan zaken gegrond verklaren. Dat geeft, als het veel zaken betreft, negatieve media aandacht en brengt enorme kosten met zich mee aan proceskostenvergoedingen. In het beleidskader staat ook een langere termijn genoemd voor het bewaren van deze gegevens. Dit staat uiteraard los van de gegevens van 'niet-overtredingen' (incorrecte foto's bijv.). Die moeten inderdaad z.s.m. worden verwijderd).

Met vriendelijke groet,

Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06-  
E-mail: [@om.nl](mailto:)  
[www.om.nl](http://www.om.nl)

---

**Van:** <@amsterdam.nl>

**Verzonden:** vrijdag 23 juli 2021 15:52

**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM) <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>; . (Parket CVOM) <@om.nl>; . (AP Amsterdam) <@om.nl>

**Onderwerp:** Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste ,

Bij dezen onze aanvraag voor onze pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam.

Het betreft uiteraard conceptstukken, de pilot is nog niet gestart en vanwege corona eerder uitgesteld. Beleidsmatig is het college vorig jaar alvast akkoord gegaan met deze proef in het kader van onze bredere aanpak digitaal handhaving en uitwerking van het masterplan handhaving en reiniging.

Wellicht is het goed de aanvraag door te spreken zodat wij zaken kunnen aanvullen waar nodig?  
Zo ja, zou dat lukken de week van 2 tot 6 augustus?

Dank alvast,



Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

T o6  
@amsterdam.nl

**P spaar het milieu, print dit document niet onnodig uit.**

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Buiten reikwijdte verzoek

[REDACTED] (CVOM)

**Van:** [REDACTED] (Parket CVOM)  
**Verzonden:** woensdag 20 oktober 2021 14:12  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Dag [REDACTED],

Ik zag dat je had geprobeerd te bellen, maar kon steeds niet opnemen door vergaderingen. Het gaat lukken deze week te reageren. Je hoort van me.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
 Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
 Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
 Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06-[REDACTED]  
 E-mail: [REDACTED]@om.nl  
[www.om.nl](http://www.om.nl)

---

**Van:** [REDACTED] <[REDACTED]@amsterdam.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 19 oktober 2021 15:05  
**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM) <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>; [REDACTED] (Parket CVOM) <[REDACTED]@om.nl>  
**CC:** [REDACTED] <[REDACTED]@amsterdam.nl>  
**Onderwerp:** Re: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [REDACTED],

Dank voor de antwoorden en uitleg op al onze vragen. We willen graag eind deze week de definitieve stukken naar de subdriehoek verkeer sturen, zodat (als alles op tijd lukt) op 1 november te kunnen starten met de camerahandhaving. In de bijlage kan je ons concept proces verbaal vinden. Heb je tijd om hier deze week naar te kijken en op te reageren?

In onderstaande mail heb ik gereageerd op de punten die je noemde, waaronder verkeersbesluit en waarschuwing.

Ik hoor graag van je.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
 Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
 Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

To6 [redacted]  
[redacted]@amsterdam.nl

---

**Van:** "Geslotenverklaringen (CVOM)" <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>

**Datum:** vrijdag 15 oktober 2021 om 14:05

**Aan:** "[redacted]" <[\[redacted\]@amsterdam.nl](mailto:[redacted]@amsterdam.nl)>

**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Dat [redacted],

#### *verkeersbesluit*

In de bijlage het laatste verkeersbesluit dat ik had ontvangen (deze had je een tijd geleden meegestuurd). Misschien dat daar de verwarring dan in zat, want ik zie hier het woord leefbaarheid echt niet terugkomen. Alleen verkeersveiligheid. Wel staat er dat de overwegingen die ten grondslag lagen aan het besluit van 17-12-2018 ook ten grondslag liggen aan dit besluit. Is dat dan wellicht het besluit waarin dit staat vermeld?

Zou ik dit besluit nog mogen ontvangen?

Klopt inderdaad wij doelden op het verkeersbesluit uit 2018, te vinden in de volgende link:

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-71559.html>

#### *waarschuwing*

Het heeft onze voorkeur als toch een korte waarschuwingsperiode kan worden gehanteerd. Juridisch is dit weliswaar niet nodig, maar zo staat het wel voorgeschreven in het beleidskader. Uit ervaring is gebleken dat hiermee de bekendheid en bereidheid bij burgers flink wordt verhoogd en daarmee tevens de instroom aan beroepen. Zonder waarschuwingsperiode blijken de eerste beroepen voornamelijk te gaan over 'ik wist het niet' 'ik dacht dat ik geen boete zou ontvangen' ipv daadwerkelijke juridische punten. Dat is zonde en willen we eigenlijk liever voorkomen. Zeker omdat het doel uiteraard niet is om boetes op te leggen, maar om naleving van de burgers te krijgen.

We snappen dat jullie graag zoveel mogelijk bezwaren willen voorkomen. Echter zijn wij van mening dat de maatregel voldoende bekendheid heeft (deze geldt immers al 2.5 jaar) en verwachten we dat op basis van de afgelopen periode de hoeveelheid bezwaren laag zal zijn. In de afgelopen 2.5 jaar zijn er al ± 6.000 boetes uitgedeeld door BOA's, waarbij nauwelijks bezwaren zijn ingediend. Zoals ik eerder al aangaf willen we in het begin aantal boetes (en daarmee bezwaren beperken); we starten we eerst met 9 bestaande camera's, willen eerst maximaal 1 boete per week versturen en monitoren en evalueren we en schalen we langzaam op. We stellen voor om ook een dergelijke aanpak voor bezwaren te gebruiken. We kunnen monitoren hoeveel bezwaren er binnenkomen. Als dit aantal erg hoog ligt, kunnen we altijd nog aanvullende maatregelen treffen (communicatiecampagne, snorfietseigenaren aanschrijven, etc.). Een waarschuwingsperiode vraagt namelijk ook nogal wat (in badges de kentekens uit Cleopatra halen, NAW-gegevens van kentekens opvragen bij RDW, brieven opstellen en laten versturen). We horen graag of jullie hiermee akkoord gaan.

#### *Foto's*

Locatie 1046-b zou zijn gericht op het fietspad, maar je zegt daarna dat handhaving op helmplicht rijbaan mogelijk is. Klopt dit?

Dat klopt inderdaad niet. De camera is gericht op het fietspad, dus handhaving helmplicht is niet mogelijk. Ik pas het aan in het bestand.

Kwaliteit foto's akkoord, al moet t.z.t. nog wel de feitcode bijv. worden aangepast naar de correcte overtreding.

Van Camera 6046 willen we t.z.t. graag nog wel een voorbeeld ontvangen.

Akkoord, dat doen we zodra we een accupakket aan de camera hebben gekoppeld.

### *Dummycamera's:*

Akkoord, daar kunnen we, mocht daar aanleiding voor zijn, later verder over spreken.

### *Feitcode*

Voor *bromfietzers* inderdaad R311.

Dank. Betekent dat ook dat deze tekst gebruikt moet worden als eerste waarnemingstekst? "als bromfietser niet de rijbaan gebruiken bij ontbreken fiets/ bromfietspad (G 12a)" Het klinkt gek aangezien je verwijst naar een G12a bord, terwijl wij handhaven op basis van het G11 bord. Moet het schuingedrukte gedeelte "wat werd gebruikt; waar werd gereden; ook gebruiken bij bord G7, G11 en G13" ook op de beschikking staan of is dit enkel de toelichting uit het feitenboekje?

→ zie ook bijlage PV met deze vragen.

### *Helmplicht*

Akkoord.

### *Vooraankondigingsbord*

Voor de plaats op de rijbaan mee eens; de betrokkene heeft immers altijd nog de keuze om zijn handelen aan te passen (door op de rijbaan te rijden). Voor de helmplicht kan dat in theorie anders zijn. Immers kan hij, door zich aan de regels te houden, in een situatie komen waarbij hij dus 'opeens' een helm moet dragen, terwijl hij dat op het fietspad niet had hoeven.

Voor die gevallen is het toch nodig dat de snorfietser:

- Of nog af kon slaan/een andere route kon kiezen
- Of via een vooraankondiging op de hoogte werd gebracht, op een locatie waar hij nog kon afslaan/een andere route kon kiezen

Dank voor de uitleg. Voor nu starten we eerst met het handhaven op de rijbaan. Zodra we ook met de helmplicht willen starten, weten wat hiervoor de vereisten zijn.

### *Schouwen*

Pictogram camerahandhaving is niet noodzakelijk voor de eerste schouw, al is het wel fijn en volledig als deze er al correct hangt en is geschouwd. Bord G11 met onderbord is het belangrijkste.

### *Aanvullende vraag*

Klopt dit hoeft niet in het verkeersbesluit te staan. Wel moet hieruit dus naar voren komen dat een en ander (o.a.) op basis van leefbaarheid is ingesteld (want dat is wel een vereiste voor de bevoegdheid van de BOA). Zie daarover verder bovenstaande opmerking.

Met vriendelijke groet,

Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06-  
E-mail: [@om.nl](mailto:)  
[www.om.nl](http://www.om.nl)

---

**Van:** <> [@amsterdam.nl](mailto:)>

**Verzonden:** donderdag 14 oktober 2021 17:49

**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM) <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>; (Parket CVOM)

[redacted]@om.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>

Onderwerp: Re: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [redacted],

Aanvullend hebben we nog een vraag:

In het verkeersbesluit staat nu niet genoemd dat er wordt gehandhaafd door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van een technische hulpmiddel, namelijk Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's, in combinatie met daartoe bevoegde bijzondere opsporingsambtenaren. Wij zijn van mening dat dit niet noodzakelijk is, vanwege de beleidsregels buitengewoon opsporingsambtenaar:

*"Volgens de 'Domeinlijst I Openbare Ruimte', onderdeel van de beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar, geldend van 12 september 2017 tot en met heden mogen Buitengewoon opsporingsambtenaren uit domein I digitaal handhaven op negatie van C-borden of voor de overtreding van artikel 5, 6 of 10 RVV die volgt uit het negeren van een G-bord. "*

Klopt onze veronderstelling hiermee dat dit voldoende juridische basis is om met behulp van ANPR camera's te mogen handhaven?

Mochten er nog onduidelijkheden zijn, dan horen we het graag.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

T o6 [redacted]  
[redacted]@amsterdam.nl

---

**Van:** "[redacted]" <[redacted]@amsterdam.nl>

**Datum:** maandag 11 oktober 2021 om 14:08

**Aan:** "[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)" <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>, "[redacted]@om.nl" <[redacted]@om.nl>

**CC:** "[redacted]" <[redacted]@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** FW: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste J [redacted],

We zijn hard bezig om alles op orde te krijgen en merken dat we toch nog tegen een aantal punten aanlopen/grag nog een aantal punten willen checken bij je. Zie onderstaand reactie op de punten uit je vorige mail en daaronder nog een aantal aanvullende zaken.

We horen graag van je.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

**Gemeente Amsterdam**

T o6 [redacted]  
[redacted]@amsterdam.nl

- Ik zag dat er in het PVA nu het woord leefbaarheid was toegevoegd. Dat is prima, maar dat zien we uiteindelijk dus ook no graag terug in het verkeersbesluit. Dit PvA heeft verder immers geen officiële status.
  - o We begrijpen dat jullie zoveel mogelijk discussie willen voorkomen en dat het idealiter het beste is om het verkeersbesluit aan te passen. Echter vraagt dat nogal wat. We hebben even navraag gedaan.
    - Het aanpassen van een verkeersbesluit betekent dat er een nieuw verkeersbesluit dient te komen (met een nieuw kenmerk) en daarbij weer 6 weken bezwaar/beroep. Aangezien er de vorige keer 6.000 zienswijzen in zijn gediend en het VB tot RvS is aangevochten, vinden we de moeite die gepaard gaat met het aanpassen van het verkeersbesluit niet in relatie staan tot wat het oplevert. Afgelopen jaren zijn ± 6.000 boetes gegeven, waarbij er geen enkel bezwaar is geweest op het punt leefbaarheid in het verkeersbesluit.
    - Leefbaarheid staat volgens onze jurist in het verkeersbesluit omschreven en ook letterlijk als aanleiding genoemd:  
"In het centrumgebied en binnen de ring van Amsterdam wordt veel prioriteit gegeven aan de fietser en voetganger om het gebied bereikbaar en leefbaar te houden.... Het college heeft om die reden besloten voor een groot aantal fietspaden binnen het gebied, dat wordt omsloten door de ring A10 van Amsterdam, een verkeersbesluit in procedure te brengen omtrent het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan (met helmplicht) om zo de veiligheid op de weg te verzekeren en de bruikbaarheid van met name de fietspaden te verbeteren."
    - Daarnaast is het een pilot van een jaar, als het komend jaar een belangrijk punt blijkt te zijn bij eventuele bezwaren kunnen we het daarna nog aanpassen.
    - Resumerend: kijkend naar de bezwaren van afgelopen jaren en de handelingen die het aanpassen van het verkeersbesluit vergen, stellen wij voor om het verkeersbesluit niet aan te passen op dit punt. Gaan jullie hiermee akkoord?
- Foto's: Die voorbeeldfoto's kunnen zo geleverd worden, maar uiteindelijk zullen we ook van de nieuwe camera's de foto's moeten beoordelen, voordat dat daarop akkoord kan worden gegeven
  - o We stellen het volgende voor wat betreft aantal in te zetten camera's:
    - We starten met 9 bestaande camera's (camera's die voor andere projecten zoals milieuzone worden ingezet), en gebruiken deze ook voor handhaving BROM SNOR. In het begin evalueren we wekelijks hoe het gaat en hoeveel

overtredingen er binnen komen. Afhankelijk van het aantal overtredingen, schalen we op, dit heeft met de capaciteit van de BOA's te maken.

- Bij opschaling worden nog te plaatsen nieuwe (verplaatsbare) camera's op hotspotlocaties gebruikt en camera's die nog geplaatst worden voor andere projecten die ook voor BROM SNOR gebruikt kunnen worden.
- Ons plan is om een algemene informatiecampagne (persbericht eigen kanalen, social media, website) te doen over startdatum camerahandhaving. We stellen voor om niet eerst een waarschuwing te sturen, omdat het een bestaande maatregel is en mensen direct een boete te sturen. We willen dit in eerste instantie wel maximaliseren op 1 boete per week. Hiermee krijgt de overtreder de boete eerst binnen, voordat hij al meerdere boetes in een week heeft gereden. Op termijn kan dit aantal opgeschroefd worden.
  - In de bijlage kan je een overzicht vinden van de locaties waar we willen starten met camerahandhaving. In de tweede bijlage kan je de voorbeeldfoto's vinden van de locaties. (Niet van elke locatie was een voorbeeldfoto te vinden van zowel overdag als 's avonds. ) Camera 6046 is geplaatst, maar heeft nog geen voeding, en dus ook geen voorbeeldfoto. Is dit voldoende voor jullie?
- Dummycamera's: Ik zie juridisch niet direct een probleem, maar wij raden het gebruik van dummy camera's af. Naar onze ervaring komt men er snel genoeg achter welke camera's 'nep' zijn en gaat men daar het foutieve gedrag gewoon weer voortzetten. Het effect is daarmee maar minimaal en het geeft alleen maar onduidelijkheid. Zo geeft het voor andere burgers een raar signaal als men een camera ziet waar weggebruikers toch constant de regels overtreden.
  - We stellen voor om in eerste instantie geen extra dummycamera's in te zetten op straat voor dit project. Er hangen voldoende camera's in de stad die voor de weggebruiker het beeld geven dat er digitaal boetes gegeven kunnen worden.
  - Mocht er gaandeweg tijdens het monitoren van de pilot onvoldoende verbetering te zien zijn kunnen we dit punt heroverwegen.
- Bewaartermijn: Dit is een punt van discussie en iets waar we als CVOM een andere mening over hebben. Dat is ook aangegeven, en wordt, ook bij die andere dossiers, constant teruggekoppeld. Jullie hebben als opsporingsinstantie een verantwoordelijkheid om een dergelijke overtreding tot een goed einde te brengen. Als een burger in beroep gaat worden er enkele gegevens via het CJIB naar de CVOM gestuurd, maar, gelet op het beroepschrift, kunnen wij vaak extra en aanvullende informatie nodig hebben. Hiervoor komen wij terug bij de opsporingsinstantie; dat zijn jullie. Als jullie vervolgens alle gegevens hebben verwijderd en wij kunnen zonder de extra informatie geen passend antwoord geven dan worden dergelijke beroepen gegrond verklaard. Dat is een risico.

Ik meen overigens wel dat dit niet de juiste plaats is om dit verder te bespreken; ik ben geen privacy-expert. Daar hebben wij, en jullie vast ook, een gespecialiseerde afdeling voor.

  - Mee eens dat dit niet de juiste plaats is om verder te bespreken. Discussie is inderdaad ook bij andere projecten gevoerd door privacy-experts. We stellen voor het zo te laten voor dit project.
- Check feitcode en waarnemingstekst bromfiets:
  - We willen graag de formulering van de feitcode en waarnemingstekst voor de bromfiets op fietspaden bij je checken om zeker te weten dat deze goed is. We komen uit op het volgende: *"R 311 als bromfietser niet de rijbaan gebruiken bij ontbreken fiets/ bromfietspad (G 12a) wat werd gebruikt; waar werd gereden; ook*



*gebruiken bij bord G7, G 11 en G13” Is het correct om deze voor bromfiets te gebruiken?*

- Helmplicht:
  - o Ons voorstel is om voor de helmplicht op basis van 1 of 2 locaties een steekproef/test te doen: voor snorfietzers is de helmplicht gekoppeld aan de rijbaan, dus enkel op de rijbaan en voor de bromfiets kan het voor zowel rijbaan als fietspad. De ANPR-camera's filteren alle blauwe of alle gele kentekens eruit die voorbij komen en op basis van een handmatige controle (BOA checkt alle voertuigen die voorbij komen) worden mensen zonder helm eruit gefilterd. We kunnen dit voor (een) locatie(s) doen die goed verlicht is, zodat geen verschillen in aantal overtredingen overdag en 's nachts plaatsvindt.
- Vooraankondigingsborden:
  - o In de beleidskader staat dat *“voorkomen moet worden dat bestuurders een fuik inrijden en daardoor bijna gedwongen worden de geslotenverklaring te negeren. Om dit te vermijden, moet in dergelijke gevallen een vooraankondiging van de geslotenverklaring worden geplaatst. Bij deze aankondiging heeft de bestuurder de mogelijkheid te keren.”* Wij vragen ons af of het noodzakelijk is om bij deze maatregel vooraankondigingsborden te plaatsen. Het verkeersbord G11 met onderbord 'snorfietsen niet toegestaan' en onderbord camerahandhaving staan aan het begin van een fietspad. Op dat moment kan de snorfietser er nog voor kiezen om netjes op de rijbaan te gaan rijden (of niet het fietspad in te rijden door een andere richting af te slaan). Klopt daarmee ons vermoeden dat het niet nodig is om vooraankondigingsborden te plaatsen?
    - Zie [deze link](#) voor de locatie van de camera's en de borden. Hiermee is te zien dat de borden aan het begin van fietspaden staan. Zie ook bijlage van de locaties van de borden.
- Schouwen:
  - o Voorafgaand voor de start van camerahandhaving dient de eerste schouw te hebben plaatsgevonden. Is het daarvoor noodzakelijk dat de onderborden met camerahandhaving pictogram er hangen of gaat het erom om dat de G11 borden er hangen met onderbord 'snorfietsen niet toegestaan'?

---

Nu een en ander al in de driehoek is besproken is de volgende stap in het geheel om de gevraagde documenten gedetailleerd te gaan beoordelen. Deze staan met voorbeelden verder beschreven in het beleidskader. Ik zie deze graag t.z.t. tegemoet als deze gereed zijn.

Met vriendelijke groet,

  
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06-  
E-mail: @om.nl  
[www.om.nl](http://www.om.nl)

---

**Van:** [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>

**Verzonden:** dinsdag 21 september 2021 09:51

**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM) <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>; [redacted] (Parket CVOM)  
<[redacted]@om.nl>

**CC:** [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** Re: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [redacted],

In reactie op de onderstaande mail, hierbij reactie op de vragen en onduidelijkheden en vanuit onze kant nog een aantal vragen.

- Voorbeeldfoto's: het plan is om zowel bestaande camera's (voor o.a. milieuzone) als nieuwe/nog te plaatsen camera's te gebruiken voor de camerahandhaving van de snorfiets. De kwaliteit van de foto's is daarmee gelijk aan de bestaande kwaliteit van de milieuzonecamera's. Ons voorstel is om voorbeeldfoto's van de bestaande camera's aan te leveren en niet van de nieuwe/nog te plaatsen camera's. Dit kunnen wij op korte termijn doen.
  - Voorbeeldfoto's voor de helmlicht (foto's van betrokkenen zonder helm en hoe goed dat te zien is in verschillende weersomstandigheden/avond) volgen samen met de andere voorbeeldfoto's.
- Dummycamera's: er wordt nu gesproken om een aantal 'dummycamera's' in te zetten: (bestaande of nog te plaatsen) camera's die niet aanstaan, maar waar wel een bord hangt. Dit heeft als doel om de oplettendheid van snorfietsers te verhogen, maar in werkelijkheid worden met deze camera's dus geen boetes uitgedeeld, zodat niet overmatig boetes worden uitgedeeld. Mogen wij waarschuwborden voor camerahandhaving inzetten (zie pagina laatste pagina aanvraag), terwijl niet op alle locaties van de bebording op dat moment wordt gehandhaafd (dummycamera's)? Is dit toegestaan?
- Bewaartermijn van overtredingsgegevens: wat betreft de bewaartermijn is nu 4 maanden en 6 weken opgenomen. Dit is in lijn met de termijnen die bij andere dossiers worden aangehouden (waaronder milieuzone). We stellen voor om dat hier ook te doen. Na deze periode van 4 maanden en 6 weken is de beschikking die door het CJIB als verwerker van de gemeente is uitgebracht definitief geworden of is een bezwaarprocedure gestart door de vermeende overtreder. In dat laatste geval zijn de persoonsgegevens doorgegeven aan het Openbaar Ministerie en wordt zij verwerkingsverantwoordelijk. De noodzaak van het OM om gedurende de bezwaar- en beroepsprocedure de betreffende persoonsgegevens te bewaren, heeft geen invloed op de bewaartermijn voor de gemeente. Voor de gemeente is het daarom nodig de gegevens van overtreders 4 maanden en 6 weken te bewaren; de gemeente heeft geen grond om deze gegevens langer te bewaren.

De vragen in de aanvraag (word-document) hebben wij beantwoord in het document zelf, zie bijlage.

We horen graag van je.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
o6 - [redacted]

---

**Van:** [redacted] " [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>

**Datum:** maandag 20 september 2021 om 12:24

**Aan:** " [redacted] " <[redacted]@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** FW: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

---

**Van:** Geslotenverklaringen (CVOM) <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>

**Verzonden:** dinsdag 7 september 2021 19:10

**Aan:** [REDACTED] <[REDACTED]@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Dag [REDACTED],

Aanvraag pilot:

In de bijlage het bestand met enkele opmerkingen. In de basis akkoord en het kan wat mij betreft verder besproken worden. Wel nog een aantal vragen en onduidelijkheden.

Zoals in het bestand ook aangegeven is dit een eerste stap. Na akkoord van het plan van aanpak zullen we samen een aantal documenten en stukken moeten beoordelen en verdere afspraken over de handhaving moeten maken. Ik wil graag benadrukken dat de digitale handhaving pas aan mag als de CVOM akkoord heeft gegeven op al die stukken.

Een aantal stukken zijn al (deels) geleverd, maar kunnen nu (door gebrek aan het geheel) nog niet helemaal goed beoordeeld worden. De meeste bestanden zien er al redelijk in orde uit.

Hieronder nog een aantal losse opmerkingen per bestand. Uiteindelijk zullen wij moeten beoordelen:

- Algemeen PV inclusief bijlagen
- Concreet voorbeeld brondocument
- Voorbeeld overtredingsfoto's
- Voorbeeld schouw PV

Verkeersbesluit:

Ik lees dat het besluit is getroffen 'in het kader van de doorstroming en de verkeersveiligheid'. Om enige discussie te voorkomen over de bevoegdheid van BOA's is het wenselijk dat hier (iets explicieter) staat opgenomen dat het besluit (tevens) is genomen in het kader van de *leefbaarheid*. De doorstroming is daar weliswaar een onderdeel van, maar op deze manier zou je daar nog over kunnen twisten en zullen beroepsgemachtigden waarschijnlijk de bevoegdheid van BOA's in twijfel gaan trekken. Het is fijn om die hele discussie voor te zijn.

Algemeen PV

Nog niet uitvoering beoordeeld. Dit zal ik later doen als wij alle te beoordelen (definitieve) versies hebben. Daar moeten dan ook nog een aantal extra bijlagen bij zitten (plattegrond van het gebied, locaties camera's, foto's van de bebording, etc).

Brondocument

Layout in orde, maar inhoudelijk is dit niet te beoordelen, omdat deze moet worden aangepast naar de correcte feitcode inclusief de correcte tekst.

3b: deze teksten zien er in de basis goed uit. Graag deze t.z.t. verwerken in de layout van het andere bestand voor beoordeling.

Daarnaast graag ook een voorbeeld tekst opmaken voor de helmplicht feitcode.

Foto

Kwalitatief in orde, al is dit uiteraard een foto van de milieuzone. Worden dezelfde camera's (en locaties) gebruikt? Of is dit puur om aan te geven hoe de foto's er straks uit gaan zien? T.z.t. moeten we ook de foto's van de daadwerkelijke camera's zien die hier gebruikt gaan worden. En tevens voorbeeld foto's van betrokkenen zonder helm en hoe goed en duidelijk dat is te zien (in verschillende weersomstandigheden, avond/slecht weer; is het met infrarood dan nog steeds waar te nemen?).

## Privacyverklaring

In de verklaring lijkt over de bewaartermijn van overtredingsgegevens te staan: 4 maanden en 6 weken i.v.m. de wettelijke termijnen voor bezwaar en beroep. (Op grond van de Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften (Wahv) dient een overtreder van het verkeersbesluit binnen 4 maanden een beschikking toegestuurd te krijgen. Tegen een beschikking kan gedurende 6 weken bezwaar worden aangetekend.)

Hier is wel eens eerder over gesproken, maar dit is naar de mening van de CVOM te kort en het is ook niet nodig om deze gegevens zo snel te verwijderen. Jullie hebben de grondslag om deze langer te bewaren. Jullie zijn als gemeente de opsporingsinstantie en dat blijven jullie totdat de boete onherroepelijk is afgehandeld. Dat duurt langer dan 4 maanden. Als wij, bijv. in de beroepsfase, vragen hebben over een zaak zullen wij een verbalisant vragen om een aanvullend PV op te maken. Als jullie in de tussentijd alle gegevens verwijderd hebben en niets meer kunnen leveren dan kunnen wij niet anders dan zaken gegrond verklaren. Dat geeft, als het veel zaken betreft, negatieve media aandacht en brengt enorme kosten met zich mee aan proceskostenvergoedingen. In het beleidskader staat ook een langere termijn genoemd voor het bewaren van deze gegevens. Dit staat uiteraard los van de gegevens van 'niet-overtredingen' (incorrecte foto's bijv.). Die moeten inderdaad z.s.m. worden verwijderd).

Met vriendelijke groet,

[Redacted]  
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06- [Redacted]  
E-mail: [Redacted]@om.nl  
[www.om.nl](http://www.om.nl)

---

**Van:** [Redacted] <[Redacted]@amsterdam.nl>

**Verzonden:** vrijdag 23 juli 2021 15:52

**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM) <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>; [Redacted] (Parket CVOM)  
<[Redacted]@om.nl>; [Redacted] (AP Amsterdam) <[Redacted]@om.nl>

**Onderwerp:** Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [Redacted],

Bij dezen onze aanvraag voor onze pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam.

Het betreft uiteraard conceptstukken, de pilot is nog niet gestart en vanwege corona eerder uitgesteld. Beleidsmatig is het college vorig jaar alvast akkoord gegaan met deze proef in het kader van onze bredere aanpak digitaal handhaving en uitwerking van het masterplan handhaving en reiniging.

Wellicht is het goed de aanvraag door te spreken zodat wij zaken kunnen aanvullen waar nodig?  
Zo ja, zou dat lukken de week van 2 tot 6 augustus?

Dank alvast,

[Redacted]

**Gemeente Amsterdam**

To [REDACTED]  
[REDACTED]@amsterdam.nl

**P spaar het milieu, print dit document niet onnodig uit.**

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Buiten reikwijdte verzoek

(CVOM)

**Van:** [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>  
**Verzonden:** woensdag 20 oktober 2021 14:17  
**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM); [redacted] (Parket CVOM)  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [redacted],

Wederom hebben we nog een aanvullende vraag. Ditmaal wat betreft de omgevingschouw. Deze staat nu gepland op 30 oktober. Is het schouwrapport voor onze eigen administratie en opvraagbaar voor bezwaar en beroep of dienst het eerst door jullie gecontroleerd/goedgekeurd te worden voordat we kunnen starten met de camerahandhaving? Indien het laatste het geval is, hoeveel tijd hebben jullie hiervoor nodig/wat betekent dit voor de startdatum van camerahandhaving? We hadden 1 november gepland, maar als de schouw eerst langs jullie moet verplaatsen we de startdatum.

Je gaf aan dat de schouwrapportage vormvrij is, maar wat moet er in ieder geval in staan? Moeten er foto's per locatie van de borden in zitten en een handtekening van de BOA of moet de rapportage meer bevatten? Heb je een voorbeeld beschikbaar? Ik kan het namelijk niet duidelijk terugvinden in het beleidskader.

Ik hoor graag van je.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
 Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
 Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

T o6 [redacted]  
[\[redacted\]@amsterdam.nl](mailto:[redacted]@amsterdam.nl)

---

**Van:** "[redacted]" <[redacted]@amsterdam.nl>  
**Datum:** dinsdag 19 oktober 2021 om 15:04  
**Aan:** "Geslotenverklaringen (CVOM)" <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>, [redacted]@om.nl" <[redacted]@om.nl>  
**CC:** "[redacted]" <[redacted]@amsterdam.nl>  
**Onderwerp:** Re: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [redacted],

Dank voor de antwoorden en uitleg op al onze vragen. We willen graag eind deze week de definitieve stukken naar de subdriehoek verkeer sturen, zodat (als alles op tijd lukt) op 1 november te kunnen starten met de camerahandhaving. In de bijlage kan je ons concept proces verbaal vinden. Heb je tijd om hier deze week naar te kijken en op te reageren?

In onderstaande mail heb ik gereageerd op de punten die je noemde, waaronder verkeersbesluit en waarschuwing.

Ik hoor graag van je.

Met vriendelijke groet,

Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

T o6  
@amsterdam.nl

---

**Van:** "Geslotenverklaringen (CVOM)" <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>

**Datum:** vrijdag 15 oktober 2021 om 14:05

**Aan:** " " <@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Dat ,

*verkeersbesluit*

In de bijlage het laatste verkeersbesluit dat ik had ontvangen (deze had je een tijd geleden meegestuurd). Misschien dat daar de verwarring dan in zat, want ik zie hier het woord leefbaarheid echt niet terugkomen. Alleen verkeersveiligheid. Wel staat er dat de overwegingen die ten grondslag lagen aan het besluit van 17-12-2018 ook ten grondslag liggen aan dit besluit. Is dat dan wellicht het besluit waarin dit staat vermeld?

Zou ik dit besluit nog mogen ontvangen?

Klopt inderdaad wij doelden op het verkeersbesluit uit 2018, te vinden in de volgende link:

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-71559.html>

*waarschuwing*

Het heeft onze voorkeur als toch een korte waarschuwingsperiode kan worden gehanteerd. Juridisch is dit weliswaar niet nodig, maar zo staat het wel voorgeschreven in het beleidskader. Uit ervaring is gebleken dat hiermee de bekendheid en bereidheid bij burgers flink wordt verhoogd en daarmee tevens de instroom aan beroepen. Zonder waarschuwingsperiode blijken de eerste beroepen voornamelijk te gaan over 'ik wist het niet' 'ik dacht dat ik geen boete zou ontvangen' ipv daadwerkelijke juridische punten. Dat is zonde en willen we eigenlijk liever voorkomen. Zeker omdat het doel uiteraard niet is om boetes op te leggen, maar om naleving van de burgers te krijgen.

We snappen dat jullie graag zoveel mogelijk bezwaren willen voorkomen. Echter zijn wij van mening dat de maatregel voldoende bekendheid heeft (deze geldt immers al 2.5 jaar) en verwachten we dat op basis van de afgelopen periode de hoeveelheid bezwaren laag zal zijn. In de afgelopen 2.5 jaar zijn er al ± 6.000 boetes uitgedeeld door BOA's, waarbij nauwelijks bezwaren zijn ingediend. Zoals ik eerder al aangaf willen we in het begin aantal boetes (en daarmee bezwaren beperken); we starten we eerst met 9 bestaande camera's, willen eerst maximaal 1 boete per week versturen en monitoren en evalueren we en schalen we langzaam op. We stellen voor om ook een dergelijke aanpak voor bezwaren te gebruiken. We kunnen monitoren hoeveel bezwaren er binnenkomen. Als dit aantal erg hoog ligt, kunnen we altijd nog aanvullende maatregelen treffen (communicatiecampagne, snorfietseigenaren aanschrijven, etc.). Een waarschuwingsperiode vraagt namelijk ook nogal wat (in badges de kentekens uit Cleopatra halen, NAW-gegevens van kentekens opvragen bij RDW, brieven opstellen en laten versturen). We horen graag of jullie hiermee akkoord gaan.

*Foto's*



Locatie 1046-b zou zijn gericht op het fietspad, maar je zegt daarna dat handhaving op helmplicht rijbaan mogelijk is. Klopt dit?

Dat klopt inderdaad niet. De camera is gericht op het fietspad, dus handhaving helmplicht is niet mogelijk. Ik pas het aan in het bestand.

Kwaliteit foto's akkoord, al moet t.z.t. nog wel de feitcode bijv. worden aangepast naar de correcte overtreding.

Van Camera 6046 willen we t.z.t. graag nog wel een voorbeeld ontvangen.

Akkoord, dat doen we zodra we een accupakket aan de camera hebben gekoppeld.

*Dummycamera's:*

Akkoord, daar kunnen we, mocht daar aanleiding voor zijn, later verder over spreken.

*Feitcode*

Voor *bromfietzers* inderdaad R311.

Dank. Betekent dat ook dat deze tekst gebruikt moet worden als eerste waarnemingstekst? "als bromfietser niet de rijbaan gebruiken bij ontbreken fiets/ bromfietspad (G 12a)" Het klinkt gek aangezien je verwijst naar een G12a bord, terwijl wij handhaven op basis van het G11 bord. Moet het schuingedrukte gedeelte "*wat werd gebruikt; waar werd gereden; ook gebruiken bij bord G7, G11 en G13*" ook op de beschikking staan of is dit enkel de toelichting uit het feitenboekje?

→ zie ook bijlage PV met deze vragen.

*Helmplicht*

Akkoord.

*Vooraankondigingsbord*

Voor de plaats op de rijbaan mee eens; de betrokkene heeft immers altijd nog de keuze om zijn handelen aan te passen (door op de rijbaan te rijden). Voor de helmplicht kan dat in theorie anders zijn. Immers kan hij, door zich aan de regels te houden, in een situatie komen waarbij hij dus 'opeens' een helm moet dragen, terwijl hij dat op het fietspad niet had hoeven.

Voor die gevallen is het toch nodig dat de snorfietser:

- Of nog af kon slaan/een andere route kon kiezen
- Of via een vooraankondiging op de hoogte werd gebracht, op een locatie waar hij nog kon afslaan/een andere route kon kiezen

Dank voor de uitleg. Voor nu starten we eerst met het handhaven op de rijbaan. Zodra we ook met de helmplicht willen starten, weten wat hiervoor de vereisten zijn.

*Schouwen*

Pictogram camerahandhaving is niet noodzakelijk voor de eerste schouw, al is het wel fijn en volledig als deze er al correct hangt en is geschouwd. Bord G11 met onderbord is het belangrijkste.

*Aanvullende vraag*

Klopt dit hoeft niet in het verkeersbesluit te staan. Wel moet hieruit dus naar voren komen dat een en ander (o.a.) op basis van leefbaarheid is ingesteld (want dat is wel een vereiste voor de bevoegdheid van de BOA). Zie daarover verder bovenstaande opmerking.

Met vriendelijke groet,

  
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06- [redacted]  
E-mail: [redacted]@om.nl  
[www.om.nl](http://www.om.nl)

---

**Van:** [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>  
**Verzonden:** donderdag 14 oktober 2021 17:49  
**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM) <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>; [redacted] (Parket CVOM) <[redacted]@om.nl>  
**CC:** [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>  
**Onderwerp:** Re: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [redacted],

Aanvullend hebben we nog een vraag:

In het verkeersbesluit staat nu niet genoemd dat er wordt gehandhaafd door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van een technische hulpmiddel, namelijk Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's, in combinatie met daartoe bevoegde bijzondere opsporingsambtenaren. Wij zijn van mening dat dit niet noodzakelijk is, vanwege de beleidsregels buitengewoon opsporingsambtenaar:

*"Volgens de 'Domeinlijst I Openbare Ruimte', onderdeel van de beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar, geldend van 12 september 2017 tot en met heden mogen Buitengewoon opsporingsambtenaren uit domein I digitaal handhaven op negatie van C-borden of voor de overtreding van artikel 5, 6 of 10 RVV die volgt uit het negeren van een G-bord. "*

Klopt onze veronderstelling hiermee dat dit voldoende juridische basis is om met behulp van ANPR camera's te mogen handhaven?

Mochten er nog onduidelijkheden zijn, dan horen we het graag.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

T 06 [redacted]  
[redacted]@amsterdam.nl

---

**Van:** "[redacted]" <[redacted]@amsterdam.nl>  
**Datum:** maandag 11 oktober 2021 om 14:08  
**Aan:** "[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)" <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>, "[redacted]@om.nl" <[redacted]@om.nl>  
**CC:** "[redacted]" <[redacted]@amsterdam.nl>  
**Onderwerp:** FW: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [redacted],

We zijn hard bezig om alles op orde te krijgen en merken dat we toch nog tegen een aantal punten aanlopen/graag nog een aantal punten willen checken bij je. Zie onderstaand reactie op de punten uit je vorige mail en daaronder nog een aantal aanvullende zaken.

We horen graag van je.

Met vriendelijke groet,

  
Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

T o6   
@amsterdam.nl

- Ik zag dat er in het PVA nu het woord leefbaarheid was toegevoegd. Dat is prima, maar dat zien we uiteindelijk dus ook no graag terug in het verkeersbesluit. Dit PvA heeft verder immers geen officiële status.
  - o We begrijpen dat jullie zoveel mogelijk discussie willen voorkomen en dat het idealiter het beste is om het verkeersbesluit aan te passen. Echter vraagt dat nogal wat. We hebben even navraag gedaan.
    - Het aanpassen van een verkeersbesluit betekent dat er een nieuw verkeersbesluit dient te komen (met een nieuw kenmerk) en daarbij weer 6 weken bezwaar/beroep. Aangezien er de vorige keer 6.000 zienswijzen in zijn gediend en het VB tot RvS is aangevochten, vinden we de moeite die gepaard gaat met het aanpassen van het verkeersbesluit niet in relatie staan tot wat het oplevert. Afgelopen jaren zijn ± 6.000 boetes gegeven, waarbij er geen enkel bezwaar is geweest op het punt leefbaarheid in het verkeersbesluit.
    - Leefbaarheid staat volgens onze jurist in het verkeersbesluit omschreven en ook letterlijk als aanleiding genoemd:  
"In het centrumgebied en binnen de ring van Amsterdam wordt veel prioriteit gegeven aan de fietser en voetganger om het gebied bereikbaar en leefbaar te houden.... Het college heeft om die reden besloten voor een groot aantal fietspaden binnen het gebied, dat wordt omsloten door de ring A10 van Amsterdam, een verkeersbesluit in procedure te brengen omtrent het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan (met helmplicht) om zo de veiligheid op de weg te verzekeren en de bruikbaarheid van met name de fietspaden te verbeteren."
    - Daarnaast is het een pilot van een jaar, als het komend jaar een belangrijk punt blijkt te zijn bij eventuele bezwaren kunnen we het daarna nog aanpassen.
    - Resumerend: kijkend naar de bezwaren van afgelopen jaren en de handelingen die het aanpassen van het verkeersbesluit vergen, stellen wij voor om het verkeersbesluit niet aan te passen op dit punt. Gaan jullie hiermee akkoord?
- Foto's: Die voorbeeldfoto's kunnen zo geleverd worden, maar uiteindelijk zullen we ook van de nieuwe camera's de foto's moeten beoordelen, voordat dat daarop akkoord kan worden gegeven
  - o We stellen het volgende voor wat betreft aantal in te zetten camera's:
    - We starten met 9 bestaande camera's (camera's die voor andere projecten zoals milieuzone worden ingezet), en gebruiken deze ook voor handhaving BROM SNOR. In het begin evalueren we wekelijks

hoe het gaat en hoeveel overtredingen er binnen komen. Afhankelijk van het aantal overtredingen, schalen we op, dit heeft met de capaciteit van de BOA's te maken.

- Bij opschaling worden nog te plaatsen nieuwe (verplaatsbare) camera's op hotspotlocaties gebruikt en camera's die nog geplaatst worden voor andere projecten die ook voor BROM SNOR gebruikt kunnen worden.
- Ons plan is om een algemene informatiecampagne (persbericht eigen kanalen, social media, website) te doen over startdatum camerahandhaving. We stellen voor om niet eerst een waarschuwing te sturen, omdat het een bestaande maatregel is en mensen direct een boete te sturen. We willen dit in eerste instantie wel maximaliseren op 1 boete per week. Hiermee krijgt de overtreder de boete eerst binnen, voordat hij al meerdere boetes in een week heeft gereden. Op termijn kan dit aantal opgeschroefd worden.
  - In de bijlage kan je een overzicht vinden van de locaties waar we willen starten met camerahandhaving. In de tweede bijlage kan je de voorbeeldfoto's vinden van de locaties. (Niet van elke locatie was een voorbeeldfoto te vinden van zowel overdag als 's avonds.) Camera 6046 is geplaatst, maar heeft nog geen voeding, en dus ook geen voorbeeldfoto. Is dit voldoende voor jullie?
- Dummycamera's: Ik zie juridisch niet direct een probleem, maar wij raden het gebruik van dummy camera's af. Naar onze ervaring komt men er snel genoeg achter welke camera's 'nep' zijn en gaat men daar het foutieve gedrag gewoon weer voortzetten. Het effect is daarmee maar minimaal en het geeft alleen maar onduidelijkheid. Zo geeft het voor andere burgers een raar signaal als men een camera ziet waar weggebruikers toch constant de regels overtreden.
  - We stellen voor om in eerste instantie geen extra dummycamera's in te zetten op straat voor dit project. Er hangen voldoende camera's in de stad die voor de weggebruiker het beeld geven dat er digitaal boetes gegeven kunnen worden.
  - Mocht er gaandeweg tijdens het monitoren van de pilot onvoldoende verbetering te zien zijn kunnen we dit punt heroverwegen.
- Bewaartermijn: Dit is een punt van discussie en iets waar we als CVOM een andere mening over hebben. Dat is ook aangegeven, en wordt, ook bij die andere dossiers, constant teruggekoppeld. Jullie hebben als opsporingsinstantie een verantwoordelijkheid om een dergelijke overtreding tot een goed einde te brengen.

Als een burger in beroep gaat worden er enkele gegevens via het CJIB naar de CVOM gestuurd, maar, gelet op het beroepschrift, kunnen wij vaak extra en aanvullende informatie nodig hebben. Hiervoor komen wij terug bij de opsporingsinstantie; dat zijn jullie. Als jullie vervolgens alle gegevens hebben verwijderd en wij kunnen zonder de extra informatie geen passend antwoord geven dan worden dergelijke beroepen gegrond verklaard. Dat is een risico.

Ik meen overigens wel dat dit niet de juiste plaats is om dit verder te bespreken; ik ben geen privacy-expert. Daar hebben wij, en jullie vast ook, een gespecialiseerde afdeling voor.

  - Mee eens dat dit niet de juiste plaats is om verder te bespreken. Discussie is inderdaad ook bij andere projecten gevoerd door privacy-experts. We stellen voor het zo te laten voor dit project.
- Check feitcode en waarnemingstekst bromfiets:
  - We willen graag de formulering van de feitcode en waarnemingstekst voor de bromfiets op fietspaden bij je checken om zeker te weten dat deze goed is. We komen uit op het volgende: "*R 311 als bromfietser niet de rijbaan gebruiken bij ontbreken fiets/ bromfietspad (G 12a) wat werd gebruikt; waar werd gereden; ook gebruiken bij bord G7, G 11 en G13*" Is het correct om deze voor bromfiets te gebruiken?
- Helmplicht:
  - Ons voorstel is om voor de helmplicht op basis van 1 of 2 locaties een steekproef/test te doen: voor snorfietzers is de helmplicht gekoppeld aan de rijbaan, dus enkel op de rijbaan en voor de bromfiets kan het voor zowel rijbaan als fietspad. De ANPR-camera's filteren alle blauwe of alle gele kentekens eruit die voorbij komen en op basis van een handmatige controle (BOA checkt alle voertuigen die voorbij komen) worden mensen zonder helm eruit gefilterd. We kunnen dit voor (een) locatie(s) doen die goed verlicht is, zodat geen verschillen in aantal overtredingen overdag en 's nachts plaatsvindt.
- Vooraankondigingsborden:

- In de beleidskader staat dat "voorkomen moet worden dat bestuurders een fuik inrijden en daardoor bijna gedwongen worden de geslotenverklaring te negeren. Om dit te vermijden, moet in dergelijke gevallen een vooraankondiging van de geslotenverklaring worden geplaatst. Bij deze aankondiging heeft de bestuurder de mogelijkheid te keren." Wij vragen ons af of het noodzakelijk is om bij deze maatregel vooraankondigingsborden te plaatsen. Het verkeersbord G11 met onderbord 'snorfietsen niet toegestaan' en onderbord camerahandhaving staan aan het begin van een fietspad. Op dat moment kan de snorfiets er nog voor kiezen om netjes op de rijbaan te gaan rijden (of niet het fietspad in te rijden door een andere richting af te slaan). Klopt daarmee ons vermoeden dat het niet nodig is om vooraankondigingsborden te plaatsen?
  - Zie [deze link](#) voor de locatie van de camera's en de borden. Hiermee is te zien dat de borden aan het begin van fietspaden staan. Zie ook bijlage van de locaties van de borden.
- Schouwen:
  - Voorafgaand voor de start van camerahandhaving dient de eerste schouw te hebben plaatsgevonden. Is het daarvoor noodzakelijk dat de onderborden met camerahandhaving pictogram er hangen of gaat het erom om dat de G11 borden er hangen met onderbord 'snorfietsen niet toegestaan'?

---

Nu een en ander al in de driehoek is besproken is de volgende stap in het geheel om de gevraagde documenten gedetailleerd te gaan beoordelen. Deze staan met voorbeelden verder beschreven in het beleidskader. Ik zie deze graag t.z.t. tegemoet als deze gereed zijn.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]  
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06- [Redacted]  
E-mail: [Redacted]@om.nl  
[www.om.nl](http://www.om.nl)

---

**Van:** [Redacted] <[Redacted]@amsterdam.nl>

**Verzonden:** dinsdag 21 september 2021 09:51

**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM) <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>; [Redacted] (Parket CVOM)  
[Redacted]@om.nl>

**CC:** [Redacted] <[Redacted]@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** Re: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste Jan-Willem,

In reactie op de onderstaande mail, hierbij reactie op de vragen en onduidelijkheden en vanuit onze kant nog een aantal vragen.

- Voorbeeldfoto's: het plan is om zowel bestaande camera's (voor o.a. milieuzone) als nieuwe/nog te plaatsen camera's te gebruiken voor de camerahandhaving van de snorfiets. De kwaliteit van de foto's is daarmee gelijk aan de bestaande kwaliteit van de milieuzonecamera's. Ons voorstel is om voorbeeldfoto's van de bestaande camera's aan te leveren en niet van de nieuwe/nog te plaatsen camera's. Dit kunnen wij op korte termijn doen.

- Voorbeeldfoto's voor de helmplicht (foto's van betrokkenen zonder helm en hoe goed dat te zien is in verschillende weersomstandigheden/avond) volgen samen met de andere voorbeeldfoto's.
- Dummycamera's: er wordt nu gesproken om een aantal 'dummycamera's' in te zetten: (bestaande of nog te plaatsen) camera's die niet aanstaan, maar waar wel een bord hangt. Dit heeft als doel om de oplettendheid van snorfietzers te verhogen, maar in werkelijkheid worden met deze camera's dus geen boetes uitgedeeld, zodat niet overmatig boetes worden uitgedeeld. Mogen wij waarschuwingsborden voor camerahandhaving inzetten (zie pagina laatste pagina aanvraag), terwijl niet op alle locaties van de bebording op dat moment wordt gehandhaafd (dummycamera's)? Is dit toegestaan?
- Bewaartermijn van overtredingsgegevens: wat betreft de bewaartermijn is nu 4 maanden en 6 weken opgenomen. Dit is in lijn met de termijnen die bij andere dossiers worden aangehouden (waaronder milieuzone). We stellen voor om dat hier ook te doen. Na deze periode van 4 maanden en 6 weken is de beschikking die door het CJIB als verwerker van de gemeente is uitgebracht definitief geworden of is een bezwaarprocedure gestart door de vermeende overtreder. In dat laatste geval zijn de persoonsgegevens doorgegeven aan het Openbaar Ministerie en wordt zij verwerkingsverantwoordelijk. De noodzaak van het OM om gedurende de bezwaar- en beroepsprocedure de betreffende persoonsgegevens te bewaren, heeft geen invloed op de bewaartermijn voor de gemeente. Voor de gemeente is het daarom nodig de gegevens van overtreders 4 maanden en 6 weken te bewaren; de gemeente heeft geen grond om deze gegevens langer te bewaren.

De vragen in de aanvraag (word-document) hebben wij beantwoord in het document zelf, zie bijlage.

We horen graag van je.

Met vriendelijke groet,

██████████  
06 – ██████████

---

**Van:** "██████████" <██████████@amsterdam.nl>

**Datum:** maandag 20 september 2021 om 12:24

**Aan:** "██████████" <██████████@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** FW: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

---

**Van:** Geslotenverklaringen (CVOM) <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>

**Verzonden:** dinsdag 7 september 2021 19:10

**Aan:** ██████████ <██████████@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Dag ██████████

Aanvraag pilot:

In de bijlage het bestand met enkele opmerkingen. In de basis akkoord en het kan wat mij betreft verder besproken worden. Wel nog een aantal vragen en onduidelijkheden.

Zoals in het bestand ook aangegeven is dit een eerste stap. Na akkoord van het plan van aanpak zullen we samen een aantal documenten en stukken moeten beoordelen en verdere afspraken over de handhaving moeten maken. Ik wil graag benadrukken dat de digitale handhaving pas aan mag als de CVOM akkoord heeft gegeven op al die stukken.

Een aantal stukken zijn al (deels) geleverd, maar kunnen nu (door gebrek aan het geheel) nog niet helemaal goed beoordeeld worden. De meeste bestanden zien er al redelijk in orde uit. Hieronder nog een aantal losse opmerkingen per bestand.

Uiteindelijk zullen wij moeten beoordelen:

- [Algemeen PV inclusief bijlagen](#)
- [Concreet voorbeeld brondocument](#)
- [Voorbeeld overtredingsfoto's](#)

## - Voorbeeld schouw PV

### Verkeersbesluit:

Ik lees dat het besluit is getroffen 'in het kader van de doorstroming en de verkeersveiligheid'. Om enige discussie te voorkomen over de bevoegdheid van BOA's is het wenselijk dat hier (iets explicieter) staat opgenomen dat het besluit (tevens) is genomen in het kader van de *leefbaarheid*. De doorstroming is daar weliswaar een onderdeel van, maar op deze manier zou je daar nog over kunnen twisten en zullen beroepsgemachtigden waarschijnlijk de bevoegdheid van BOA's in twijfel gaan trekken. Het is fijn om die hele discussie voor te zijn.

### Algemeen PV

Nog niet uitvoering beoordeeld. Dit zal ik later doen als wij alle te beoordelen (definitieve) versies hebben. Daar moeten dan ook nog een aantal extra bijlagen bij zitten (plattegrond van het gebied, locaties camera's, foto's van de bebording, etc).

### Brondocument

Layout in orde, maar inhoudelijk is dit niet te beoordelen, omdat deze moet worden aangepast naar de correcte feitcode inclusief de correcte tekst.

3b: deze teksten zien er in de basis goed uit. Graag deze t.z.t. verwerken in de layout van het andere bestand voor beoordeling.

Daarnaast graag ook een voorbeeld tekst opmaken voor de helmplicht feitcode.

### Foto

Kwalitatief in orde, al is dit uiteraard een foto van de milieuzone. Worden dezelfde camera's (en locaties) gebruikt? Of is dit puur om aan te geven hoe de foto's er straks uit gaan zien? T.z.t. moeten we ook de foto's van de daadwerkelijke camera's zien die hier gebruikt gaan worden. En tevens voorbeeld foto's van betrokkenen zonder helm en hoe goed en duidelijk dat is te zien (in verschillende weersomstandigheden, avond/slecht weer; is het met infrarood dan nog steeds waar te nemen?).

### Privacyverklaring

In de verklaring lijkt over de bewaartermijn van overtredingsgegevens te staan: 4 maanden en 6 weken i.v.m. de wettelijke termijnen voor bezwaar en beroep. (Op grond van de Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften (Wahv) dient een overtreder van het verkeersbesluit binnen 4 maanden een beschikking toegestuurd te krijgen. Tegen een beschikking kan gedurende 6 weken bezwaar worden aangetekend.)

Hier is wel eens eerder over gesproken, maar dit is naar de mening van de CVOM te kort en het is ook niet nodig om deze gegevens zo snel te verwijderen. Jullie hebben de grondslag om deze langer te bewaren. Jullie zijn als gemeente de opsporingsinstantie en dat blijven jullie totdat de boete onherroepelijk is afgehandeld. Dat duurt langer dan 4 maanden. Als wij, bijv. in de beroepsfase, vragen hebben over een zaak zullen wij een verbalisant vragen om een aanvullend PV op te maken. Als jullie in de tussentijd alle gegevens verwijderd hebben en niets meer kunnen leveren dan kunnen wij niet anders dan zaken gegrond verklaren. Dat geeft, als het veel zaken betreft, negatieve media aandacht en brengt enorme kosten met zich mee aan proceskostenvergoedingen. In het beleidskader staat ook een langere termijn genoemd voor het bewaren van deze gegevens. Dit staat uiteraard los van de gegevens van 'niet-overtredingen' (incorrecte foto's bijv.). Die moeten inderdaad z.s.m. worden verwijderd).

Met vriendelijke groet,

  
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06- 

E-mail: [redacted]@om.nl  
[www.om.nl](http://www.om.nl)

---

Van: [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>

Verzonden: vrijdag 23 juli 2021 15:52

Aan: Geslotenverklaringen (CVOM) <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>; [redacted] (Parket CVOM)  
<[redacted]@om.nl>; [redacted] (AP Amsterdam) <[redacted]@om.nl>

Onderwerp: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [redacted],

Bij dezen onze aanvraag voor onze pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam.

Het betreft uiteraard conceptstukken, de pilot is nog niet gestart en vanwege corona eerder uitgesteld. Beleidsmatig is het college vorig jaar alvast akkoord gegaan met deze proef in het kader van onze bredere aanpak digitaal handhaving en uitwerking van het masterplan handhaving en reiniging.

Wellicht is het goed de aanvraag door te spreken zodat wij zaken kunnen aanvullen waar nodig?  
Zo ja, zou dat lukken de week van 2 tot 6 augustus?

Dank alvast,

[redacted]  
Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

T o6 [redacted]  
[redacted]@amsterdam.nl

**P spaar het milieu, print dit document niet onnodig uit.**

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution



Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Buiten reikwijdte verzoek

(CVOM)

**Van:** [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>  
**Verzonden:** zaterdag 30 oktober 2021 12:28  
**Aan:** Mulder Schouwrapporten (CVOM)  
**CC:** [redacted] (Parket CVOM); Geslotenverklaringen (CVOM); [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** schouwverbaal brom/snorfietsen naar de rijbaan.  
**Bijlagen:** PV brom naar rijbaan 30-10-2021.pdf; schouwlijst brom naast de rijbaan.pdf

Goedemorgen,

Bij deze het eerste schouwverbaal bebording brom/snorfietsen naar de rijbaan.  
 Zijn er vragen en/of opmerkingen dan hoor ik het graag.

Mvgr [redacted]



[redacted]  
 Senior Handhaver D  
 Kwaliteitscontroleur  
 THOR medewerker BOA binnen  
 Gemeente Amsterdam  
 Daniel Goedkoopstraat 7, 1096 BD Amsterdam  
 Postbus 551 - 1000 AN Amsterdam  
 KWC (020) [redacted]  
 Werk 06 [redacted]  
[\[redacted\]@amsterdam.nl](mailto:[redacted]@amsterdam.nl)



De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).



Retouradres: Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte, Postbus 551, 1000 AN Amsterdam

Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Postbus 50000  
3500 MJ UTRECHT

Datum 30 oktober 2021  
Afdeling Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte (THOR).  
Behandeld door [redacted] aml 71973

Onderwerp Proces verbaal van schouw bebording Brom/snorfiets van het fietspad af.

#### PROCES VERBAAL

Ik, [redacted] aml 71973, handhaver openbare ruimte, werkzaam bij de gemeente Amsterdam te Amsterdam, tevens buitengewoon opsporingsambtenaar met BOA-aktenummer 6022138 standplaats Amsterdam, ingevolge categoriale beschikking Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar gemeente Amsterdam 2020, domein 1 van 23 november 2020, nr. BOACAT2020/064, welke geldt voor de opsporing van feiten, zoals genoemd in hoofdstuk 6.4 van Domein 1 openbare Ruimte van de beleidsregels Buitengewoon opsporingsambtenaar, verklaar het volgende:


Op 30-10-2021 heb ik verbalisant, [redacted] alle borden van de Brom/snorfiets van het fietspad af zone gecontroleerd.

Het volgende is mij tijdens deze schouw opgevallen:

Alle borden zijn onbeschadigd en goed zichtbaar geplaatst op de door mij gecontroleerde locatie.

Dit proces verbaal is door mij op ambtsbelofte opgemaakt en gesloten te Amsterdam op zaterdag 30 oktober 2021

[redacted]  
Handhaving Amsterdam  
Aktenummer 6022138  
Stamnummer 71973



Schouwlijst milieuzone bromfiets/snorfiets		Herhalingsborden			
Locatie		Nummer	Bebordingen	Datum	Bevindingen
Buiksloterweg	T/o Tolhuisweg	kaart 1	1 maal	30-10-2021	in orde
Westerdokskade	Westerdoksdiijk	kaart 2	1 maal	30-10-2021	in orde
Geldersekade	Recht Kromboomsloot	kaart 3	1 maal	30-10-2021	in orde
Jodenbreestraat	Zwanenburgwal	kaart 4	1 maal	30-10-2021	in orde
Jan van Galenstraat	Admiraal de Ruijterweg	kaart 5	1 maal	30-10-2021	in orde
Surinameplein	Surinameplein	kaart 6	1 maal	30-10-2021	in orde
Amstelveenseweg	Frederik Roeskestraat	kaart 7	1 maal	30-10-2021	in orde
Stadionweg	Diepenbrockstraat	kaart 8	1 maal	30-10-2021	in orde
Stadionweg	Apollolaan naast sporthal	kaart 9	1 maal	30-10-2021	in orde



71973



**(CVOM)**

**Van:** [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>  
**Verzonden:** maandag 8 november 2021 13:29  
**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM)  
**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam  
**Bijlagen:** Bijlage 2. Algemeen Proces-Verbaal plaats op de weg brom- en snorfiets.docx

Beste [redacted],

Duidelijk punt wat betreft de locatieaanduiding op de beschikking. We gaan ermee aan de slag om het aan te passen op de beschikking. Het komt in de tweede waarnemingstekst te staan. Zoals je weet zijn we vandaag gestart met de camerahandhaving, dus op de eerste boetes die worden gegeven is dit punt nog niet meegenomen.

Wat betreft het algemeen PV:

- Eerste twee punten zijn aangepast.
- Laatste punt is nogal ingewikkeld. In het systeem (Cleopatra) wordt ingesteld hoeveel boetes per kenteken per tijdsbestek gegeven kunnen worden. Dit geldt echter alleen voor overtredingen die door camera's vast worden gelegd. Proces van camera's en BOA's zijn separate processen en daarmee niet te automatiseren dat men geen dubbele boete kan ontvangen.
  - o Wij verwachten dat de kans zeer klein is dat dit in de praktijk gebeurt, dat een BOA precies op de locatie van de camera een persoon aanhoudt die een overtreding begaat. Echter lijkt het ons niet de bedoeling dat hierdoor niet meer op straat wordt gehandhaafd. Daarom ben ik bang dat in het zeldzame geval dat een persoon een dubbele boete ontvangt, diegene in bezwaar kan gaan en bij jullie terecht komt en we jouw voorstel niet in het algemeen PV op kunnen nemen.
  - o De zin 'systeemtechnisch is afgebakend dat brom-/snorfietsers niet meerdere boetes per dag ontvangen.' Heb ik verplaatst naar de bullet erboven. Daarnaast heb ik snor-/bromfietsers aangepast naar voertuig. → het gaat uiteindelijk om kentekens, als iemand op verschillende voertuigen meerdere boetes begaat kan dat natuurlijk wel.

Zie de bijlage voor aangepast Algemeen PV. Is deze zo akkoord? Dan laat ik hem nogmaals tekenen.

Zie onderstaand de voorbeeldfoto voor camera 6046 - Westerdokskade. Deze camera heeft inmiddels voeding. Je hebt eerder aangegeven dat we hiervoor nog een voorbeeldfoto aan moesten leveren voordat we zouden starten met handhaven op deze locatie. Is met onderstaande voorbeeldfoto deze locatie ook akkoord?



Groet,

---

**Van:** "Geslotenverklaringen (CVOM)" <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>

**Datum:** vrijdag 5 november 2021 om 14:04

**Aan:** " " @amsterdam.nl>

**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Ha

Het probleem van een GPS is dat dit weliswaar zeer accuraat is (en juridisch niet veel problemen geeft) het wel enige onduidelijkheid kan geven bij burgers. Immers is op het oog niet altijd duidelijk waar dit dan precies is (hij moet zelf nader onderzoek doen) én, op de CJIB beschikking staat dergelijke informatie niet. Daar zal dan dus enkel een straat staan vermeld.

Onze ervaring leert dat hier ontzettend veel vragen over binnenkomen (dus vaak in de vorm van een beroep) en dat is zonde. Die kunnen we weliswaar afdoen, maar het kost tijd en de burger ervaart blijkbaar onduidelijkheid.

Als het dus mogelijk is om het huisnummer al in het brondocument in het daartoe bestemde veld in te vullen leert onze ervaring dat dit scheelt in het aantal beroepen. Overigens is het prima als daarnaast óók de GPS coördinaten worden bijgevoegd; dat maakt het alleen maar duidelijker. Als het huisnummer niet exact te geven is dan is een 't.h.v' daarvoor uiteraard prima.

Tenslotte had ik nog een aantal puntjes teruggekregen over het geüdate algemeen PV:

- Als ik je vorige keer goed had begrepen zijn op dit moment alle vaste cameralocaties in gebruik die te zien zijn op afbeelding 2. P2 3<sup>e</sup> bullet spreekt nog steeds over vaste en verplaatsbare camera's, maar die verplaatsbare camera's kwamen pas in een later stadium toch? Dan zou ik hier niet spreken over de verplaatstbare camera's, dat roept enkel vragen op.

Als we later het algemeen PV van een update voorzien (i.v.m.) nieuwe locaties, kunnen we hier meer informatie over geven.

- P4 3<sup>e</sup> bullet, klein detail nog, graag 8 april ook voorzien van jaartal (zal ook 2019 zijn?). Dan is dat duidelijk.
- P2 2<sup>e</sup> bullet, er werd blijkbaar nog een kleine onduidelijkheid ervaren met de genoemde zin hier. Waar de beoordelaars naar zoeken is een bevestiging dat iemand niet zowel een boete krijgt van een camera als van de BOA op straat (voor potentieel dezelfde gedraging). Graag dat nog expliciet bevestigen.

Dank voor de laatste wijzigingen!

Met vriendelijke groet,

Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06-

E-mail: @om.nl

[www.om.nl](http://www.om.nl)



---

**Van:** [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>

**Verzonden:** donderdag 4 november 2021 10:11

**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM) <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>

**CC:** [redacted] [redacted]@amsterdam.nl

**Onderwerp:** Re: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [redacted],

Wat betreft het punt over de exacte pleeglocatie, dit heb ik nagevraagd bij collega [redacted]. Hij vertelde me dat deze discussie eerder voor andere projecten is gevoerd, destijds met jouw voorganger [redacted]. Toen is besloten dat in plaats van het huisnummer de GPS locatie is toegevoegd aan de foto. Een GPS-locatie is veel exacter dan een huisnummer (bovendien heeft een deel van de locaties geen huisnummer). Aangezien het bij eerdere projecten ook zo is afgesproken, ga ik ervan uit dat het voor dit project op deze manier ook voldoende is. Ik hoor het graag als dit niet het geval is.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

T o6 [redacted]

[redacted]@amsterdam.nl

---

**Van:** "Geslotenverklaringen (CVOM)" <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>

**Datum:** maandag 1 november 2021 om 16:37

**Aan:** "[redacted]" <[redacted]@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Dag [redacted]

Dank voor alle aanpassingen. Ik heb hem nog wel uitstaan bij onze beoordelaars (waar de feedback ook grotendeels vandaan kwam). Ik heb daar nog geen reactie van ontvangen. Het zou kunnen dat er nog een enkel openstaande puntje terugkomt, maar dat zal niet veel meer zijn.

Ik denk dat 'om de vaart erin te houden' het document naar de subdriehoek kan worden gestuurd. Wellicht is het handig dat er nog een zinnetje kan worden aangepast/toegevoegd, maar dat dit grotendeels de eindversie is.

In je e-mail nog enkele vragen terug naar ons:

- Bij bullet 7 op de 2e pagina staat wat er op de foto te zien is. Ik mis hierbij de exacte pleeglocatie. Bijvoorbeeld t.h.v. welk huisnummer. Deze info moet overigens ook meteen op de beschikking staan omdat een veelvoorkomend verweer is dat de exacte pleeglocatie niet bekend.
- Ik heb nu toegevoegd: exacte pleeglocatie in de opsomming, is dat correct? Betekent dus dat we bij elke camera een duidelijke omschrijving toe moeten voegen van de locatie in het systeem. Klopt dat?  
Klopt. Iets van een huisnummer/locatieaanduiding. Deze moet érgens in het dossier goed naar voren komen (kan tekstueel in het brondocument, kan bij de overtredingsgegevens in het brondocument, in het tekstvak bij de foto. Als de aanduiding op meerdere plaatsen staat let er dan op dat deze met elkaar overeenkomt.

- Op pagina 4 wordt bij de 1e bullet de datum 8 april 2019 genoemd. Betekent dit dat het bij de digitale handhaving gaat om exact dezelfde locaties als in april 2019? Dit is wel belangrijk i.v.m. een eventuele "gewennings- of waarschuwingsperiode". Die is dan niet meer nodig.  
Ik snap niet wat je hiermee bedoelt. De maatregel geldt sinds 2019 voor bijna alle wegen binnen de ring. De locaties waarop we handhaven zijn inderdaad locaties waarvoor de maatregel al twee jaar geldt.  
Dit is handig voor onze beoordelaars als er een beroep binnenkomt in de trand van: ik wist het niet de situatie is recent aangepast. Hiermee wordt dan duidelijk dat deze situatie al sinds 2019 geldt en dat men inmiddels bekend mag worden verondersteld. Dus bijv. nog die zin toevoegen: 'de locaties waar met camera's wordt gehandhaafd zijn locaties waarvoor deze maatregel dus al lange tijd geldt.'

Voor wat betreft de andere e-mail:  
Foto's duidelijk en akkoord.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]  
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06- [Redacted]  
E-mail: [Redacted]@om.nl  
[www.om.nl](http://www.om.nl)

---

**Van:** [Redacted] <[Redacted]@amsterdam.nl>  
**Verzonden:** vrijdag 29 oktober 2021 15:07  
**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM) <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>; [Redacted] (Parket CVOM) <[Redacted]@om.nl>  
**CC:** [Redacted] <[Redacted]@amsterdam.nl>  
**Onderwerp:** Re: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Hoi [Redacted]

Zie de bijlage voor het aangepaste algemeen PV met track changes. Hoor graag of hij zo akkoord is.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]  
Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

T [Redacted]  
[Redacted]@amsterdam.nl



---

**Van:** "Geslotenverklaringen (CVOM)" <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>

**Datum:** vrijdag 29 oktober 2021 om 13:27

**Aan:** "[REDACTED]" <[REDACTED]@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Hoi [REDACTED],

Hierbij nog een kleine lijst met punten/feedback. Het lijken een groot aantal punten, maar de meeste zijn denk ik gemakkelijk aangepast.

Hopelijk zijn deze punten duidelijk, ik zie graag een geüpdate bestand tegemoet!

- Als ik het PV lees, worden alleen snor- en bromfietsers beboet. Dat is uiteraard akkoord, maar betekent wel dat bijvoorbeeld auto's, motoren en quads niet meegenomen kunnen worden, mocht dat ooit voorkomen als bijvangst. Belangrijk om nog te benadrukken.  
Dank voor het vermelden, punt is duidelijk.
- Bij de 2e bullet op de 1e pagina van het PV wordt een verwijzing naar artikel 6 RVV 1990 gemaakt. De tekst in het PV komt echter niet overeen met de huidige wettekst. Dus in ieder geval het verzoek dit aan te passen. Daarnaast lijkt het me in dit kader ook niet handig om te verwijzen naar 1999. Het zou beter zijn als de gemeente het PV zoveel mogelijk opstelt op basis van de huidige wet- en regelgeving vanaf het moment dat er een (verkeers-)besluit is genomen m.b.t. het handhaven op de nieuwe situatie en nieuwe bebording.  
Ik heb de tekst nu aangepast naar de tekst zoals uit de RVV en 1999 weggelaten.
- De huidige teksten zoals "Algemeen Proces-Verbaal brom- en snorfiets van het fietspad" en "Brom- en snorfiets van het fietspad in de gemeente Amsterdam en de bebording" vind ik wat ongelukkig gekozen. Bromfietsen mogen immers überhaupt niet op een verplicht fietspad (G11) rijden. Het zou beter zijn de tekst aan te passen en wat algemener te maken. Bijvoorbeeld: "Algemeen Proces-Verbaal plaats op de weg brom- en snorfiets".  
Aangepast
- Op de 2e pagina lees ik dat er zowel digitaal als door BOA's ter plaatse wordt gehandhaafd. Hoe worden dubbele boetes voorkomen? Graag toevoegen dat systeemtechnisch is afgebakend dat iemand niet meerdere boetes per dag ontvangt.  
Zin toegevoegd.
- En er zouden ook verplaatsbare camera's staan. Dit kan ik echter niet rijmen met bijlage 3 waar een plattegrond te zien is waarop alle locaties staan waar de camera's en bebording staan. Die plattegrond zou dan een momentopname zijn.  
Hoe zit dit precies?  
nu enkel bebording en camera's fase 1 weergegeven.
- Bij bullet 1 staat het een beetje ongelukkig verwoord dat "overtredingen geautomatiseerd worden geconstateerd op een digitale foto worden vastgelegd". Dit is taaltechnisch niet helemaal juist. Ze worden juist geautomatiseerd vastgelegd, maar de constatering (en het daadwerkelijk opleggen of bijvoorbeeld het niet opleggen vanwege een ontheffing) wordt uiteindelijk door een BOA gedaan.
- Heb het nu aangepast in 'worden automatisch vastgelegd op een digitale foto door een vaste of verplaatsbare camera'.
- Bij bullet 6 op de 2e pagina staat dat voertuigen "vlak na het moment" van passeren van het bord worden gecontroleerd. Bij bullet 10 wordt 2x aangegeven dat de camera "enkele meters na het bord" is geplaatst. Dit

schuurt een beetje. Mede omdat een voertuig pas later wordt geflitst, en niet meteen als hij ter hoogte van de paal is waar de camera op zit. Misschien goed om hier nog een keer naar te kijken om te voorkomen dat bekende gemachtigden hiermee twijfel kunnen zaaien bij kantonrechters nu de bebording niet op de foto's te zien is.

- Wellicht kunnen we dit nog iets duidelijker en stelliger opnemen. Dus dat alle camera's ná de bebording staan opgesteld en dat ze enkel voertuigen controleren die het bord enkele meters zijn gepasseerd. Of iets dergelijks.
  - Aangepast.
- Bij bullet 7 op de 2e pagina staat wat er op de foto te zien is. Ik mis hierbij de exacte pleeglocatie. Bijvoorbeeld t.h.v. welk huisnummer. Deze info moet overigens ook meteen op de beschikking staan omdat een veelvoorkomend verweer is dat de exacte pleeglocatie niet bekend.
  - Ik heb nu toegevoegd: exacte pleeglocatie in de opsomming, is dat correct? Betekent dus dat we bij elke camera een duidelijke omschrijving toe moeten voegen van de locatie in het systeem. Klopt dat?
  - Graag bullet 9 en 10 op pagina 2 verwijderen (die gaan over de waarnemingstekst die wordt gebruikt in het brondocument). Dat is niet nodig in dit document en geeft alleen maar verwarring (bijv. omdat de tekst die bij bullet 9 staat genoemd al niet helemaal klopt met de tekst in het brondocument; dat geeft dan alleen maar vragen.
  - Oke gedaan.
  - Zelfde geldt over bullet 1 en 2 op pagina 3
  - check
  - Op pagina 3 wordt gesproken over het schouwen. Belangrijk is dat er bij de start is/wordt geschouwd voordat alles in werking gaat en de schouwrapporten maandelijks naar ons worden gestuurd. Nu we een bullet weghalen waarin dit staat (met de waarnemingsteksten) graag nog een extra bulle toevoegen waarin dit wordt toegelicht. Toevoegd, graag check op de tekst.
  - Op pagina 4 wordt bij de 1e bullet de datum 8 april 2019 genoemd. Betekent dit dat het bij de digitale handhaving gaat om exact dezelfde locaties als in april 2019? Dit is wel belangrijk i.v.m. een eventuele "gewennings- of waarschuwingsperiode". Die is dan niet meer nodig. Ik snap niet wat je hiermee bedoelt. De maatregel geldt sinds 2019 voor bijna alle wegen binnen de ring. De locaties waarop we handhaven zijn inderdaad locaties waarvoor de maatregel al twee jaar geldt.
  - Op pagina 4 wordt gesproken over de 'pilot camerahandhaving'. Ik zou dat woord hier weghalen; dat geeft alleen maar vragen van gemachtigden (over de einddatum en de doelen van de pilot etc).
  - 'pilot' weggehaald.
  - Bijlage 2 bevat een kaart. Er staat niet bij wat de datum is van het verkeersbesluit. Maar er staat wel bij dat de kaart niet meer wordt bijgehouden. Graag toevoegen op welke datum dit de geldende situatie was. Daarnaast; mocht deze situatie veranderen is het wel de bedoeling dat het algemeen PV dus ook een update krijgt, anders geeft deze niet meer de correcte situatie weer.
  - Duidelijk, datum van het verkeersbesluit toegevoegd.
  - Bijlage 3 is op dit moment nog wat onduidelijk. Legenda toevoegen wat we nu precies zien (wat zijn de verschillende kleuren pinnetjes?). En ik neem aan dat ze bedoelen dat dit de bebording is die vóór de camera's staat (en niet alle bebording); dat verduidelijken.
  - Legenda toevoegd en enkel bebording en camera's fase 1 weergegeven.

- Daarnaast zien we graag nog een extra bijlage met foto's van alle locaties waar een camera staat opgesteld. (let wel; dit zijn dus géén overtredingsfoto's gemaakt met de camera), maar een losse foto van de wegsituatie/bebording. Wellicht dat deze tegelijk met de eerste schouw kunnen worden gemaakt. Hiermee kunnen we beroepen pareren als een betrokkene bijv. klaagt over een onduidelijke wegindeling.
- Tijdens de schouw worden inderdaad foto's gemaakt. Deze worden samen met de schouwrapportage naar jullie verstuurd.
- Tenslotte nog een oproep: het moet voor de burger makkelijk moet zijn om de foto op te vragen bij de gemeente, zonder hiervoor in beroep te moeten gaan bij Parket CVOM. Wij zijn een beroepsinstantie, geen instantie waar je stukken kan opvragen. De gemeente mag dan ook op geen enkele wijze mensen naar ons doorverwijzen die de foto willen zien. Hopelijk is dat intern duidelijk gecommuniceerd. We zullen dit intern nogmaals communiceren.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06- [REDACTED]

E-mail: [REDACTED]@om.nl

[www.om.nl](http://www.om.nl)

---

**Van:** [REDACTED] <[REDACTED]@amsterdam.nl>

**Verzonden:** donderdag 28 oktober 2021 16:21

**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM) <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>

**Onderwerp:** Re: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [REDACTED],

Dankje voor het bekijken van de documenten. Scherpe observatie, wij hadden inderdaad ook al opgemerkt dat er twee keer een brommobiel in staat, voor zowel brondocument brom- als snorfiets. Hebben we nagevraagd, dit was inderdaad het geval omdat het een voorbeeld betrof. Ik ga nogmaals checken of het goed is ingesteld in het systeem, dit moet inderdaad zeker kloppen!

Ik wacht je reactie op het algemeen PV even af. Dank!

Groet,  
[REDACTED]

---

**Van:** "Geslotenverklaringen (CVOM)" <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>

**Datum:** donderdag 28 oktober 2021 om 16:12

**Aan:** "[REDACTED]" <[REDACTED]@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Dag [REDACTED] s,

Ik heb helaas nog geen reactie gehad van mijn collega over het algemeen PV. Ik heb een herinnering gestuurd en hoop deze morgen te ontvangen. Voor het overige zijn de documenten akkoord, met wel een kleine opmerking: in het brondocument staat twee keer bij de voertuiggegevens dat het een brommobiel betreft. Ik neem aan dat dit komt omdat het een voorbeelddocument is dat is gegenereerd om de tekst en de foto te laten zien, maar dat zijn zaken die er uiteraard straks niet doorheen mogen komen!

Wellicht goed om nog eens na te gaan of het systeem wel goed staat afgesteld dat brommobielen niet worden doorgezet.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06- [REDACTED]  
E-mail: [REDACTED]@om.nl  
[www.om.nl](http://www.om.nl)

---

**Van:** [REDACTED] <[REDACTED]@amsterdam.nl>

**Verzonden:** maandag 25 oktober 2021 12:20

**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM) <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>; [REDACTED] (Parket CVOM)  
[REDACTED]@om.nl>

**CC:** [REDACTED] <[REDACTED]@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** Re: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [REDACTED],

Dank wederom voor de antwoorden. In de bijlage kan je het pakket aan documenten vinden:

- Plan van Aanpak
- Bijlage 1: verkeersbesluit SNOR
- Bijlage 2: Algemeen Proces Verbaal
- Bijlage 3: Voorbeeld van brondocument en digitale overtredingsopname bromfiets
- Bijlage 4: Voorbeeld van brondocument en digitale overtredingsopname snorfiets
- Bijlage 5: Privacyverklaring

Lukt het je om uiterlijk donderdag hierop te reageren, inclusief de opmerkingen van je collega die meeleeft met het algemeen proces verbaal? Als dat lukt, zijn wij in staat om eind deze week de stukken naar de subdriehoek verkeer te versturen, zodat hier volgende week definitief akkoord op gegeven kan worden.

Begin volgende week volgt dan het schouwrapport. Lukt het je om deze volgende week te bekijken, zodat wij op 8 november kunnen starten met de camerahandhaving?

Ik hoor graag van je.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

**Gemeente Amsterdam**

T o6 [redacted]  
[redacted]@amsterdam.nl

---

**Van:** "Geslotenverklaringen (CVOM)" <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>

**Datum:** vrijdag 22 oktober 2021 om 12:21

**Aan:** "[redacted]" [redacted]@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Dag [redacted]

Verkeersbesluit  
Akkoord

Waarschuwingbeleid  
Akkoord.

*Feitcode*

Het schuingedrukte deel is enkel de toelichting/de hulpvragen uit het feitenboekje. In beginsel is deze informatie verwerkt in het brondocument.

De genoemde tekst kan verder inderdaad gebruikt worden als waarnemingstekst. Het feit dat we handhaven op G11 maakt juist dat we kunnen schrijven op G12a (want dat bord staat er *niet*). Maar ik snap de verwarring.

*Schouw*

Eigenlijk wat je al noemt. Foto's/informatie per locatie. Handtekening/dagtekening van de BOA en een conclusie zoals bijv: 'alle bebording aanwezig was en er geen signalen zijn geweest dat er bebording ontbrak, defect was, of vervangen moest worden.

Verder is belangrijk dat als er wél iets mis is met een locatie (bijv. bord ontbreekt) dit duidelijk wordt opgeschreven. Dus: Wat was er mis (Welke datum geconstateerd)

Hoe is het opgelost

Per wanneer is het weer akkoord

Voor onze beoordelaars is dan duidelijk hoe te handelen als een beroep ziet op het ontbreken van bebording.

5.1 lid 2 onder i Woo

Het schouwrapport dient elke keer opgestuurd te worden naar [redacted]@om.nl. Daarnaast is het uiteraard onderdeel van jullie eigen administratie.

We willen deze schouw wel graag nog zien. Een dergelijke beoordeling hoeft niet lang te duren, maar 1 november wordt wellicht wel krap.

Het algemeen PV moet ik bijv. ook nog doorsturen naar een collega van mij ter tegenlezing. Als ik hier nog feedback op krijg laat ik het weten.

Als ik hier feedback op heb ontvangen en heb doorgezet ontvang ik graag nog een maal een 'eindpakket' met alle definitieve versies van alle bestanden. (er zijn zoveel e-mails gestuurd in de tussentijd dat er anders verschillende versies door elkaar lopen).

Dat betreft dan:

Eindversie algemeen PV  
Definitief voorbeeld brondocument inclusief overtredingsfoto  
Schouw PV.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06- [REDACTED]  
E-mail: [REDACTED]@om.nl  
[www.om.nl](http://www.om.nl)

---

**Van:** [REDACTED] <[REDACTED]@amsterdam.nl>

**Verzonden:** dinsdag 19 oktober 2021 15:05

**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM) <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>; [REDACTED] (Parket CVOM)  
<[REDACTED]@om.nl>

**CC:** [REDACTED] <[REDACTED]@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** Re: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [REDACTED],

Dank voor de antwoorden en uitleg op al onze vragen. We willen graag eind deze week de definitieve stukken naar de subdriehoek verkeer sturen, zodat (als alles op tijd lukt) op 1 november te kunnen starten met de camerahandhaving. In de bijlage kan je ons concept proces verbaal vinden. Heb je tijd om hier deze week naar te kijken en op te reageren?

In onderstaande mail heb ik gereageerd op de punten die je noemde, waaronder verkeersbesluit en waarschuwing.

Ik hoor graag van je.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

T 06 [REDACTED]  
[REDACTED]@amsterdam.nl

---

**Van:** "Geslotenverklaringen (CVOM)" <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>

**Datum:** vrijdag 15 oktober 2021 om 14:05

**Aan:** [REDACTED] <[REDACTED]@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Dat [REDACTED],

### *verkeersbesluit*

In de bijlage het laatste verkeersbesluit dat ik had ontvangen (deze had je een tijd geleden meegestuurd). Misschien dat daar de verwarring dan in zat, want ik zie hier het woord leefbaarheid echt niet terugkomen. Alleen verkeersveiligheid. Wel staat er dat de overwegingen die ten grondslag lagen aan het besluit van 17-12-2018 ook ten grondslag liggen aan dit besluit. Is dat dan wellicht het besluit waarin dit staat vermeld?

Zou ik dit besluit nog mogen ontvangen?

Klopt inderdaad wij doelden op het verkeersbesluit uit 2018, te vinden in de volgende link:

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-71559.html>

### *waarschuwing*

Het heeft onze voorkeur als toch een korte waarschuwingsperiode kan worden gehanteerd. Juridisch is dit weliswaar niet nodig, maar zo staat het wel voorgeschreven in het beleidskader. Uit ervaring is gebleken dat hiermee de bekendheid en bereidheid bij burgers flink wordt verhoogd en daarmee tevens de instroom aan beroepen. Zonder waarschuwingsperiode blijken de eerste beroepen voornamelijk te gaan over 'ik wist het niet' 'ik dacht dat ik geen boete zou ontvangen' ipv daadwerkelijke juridische punten. Dat is zonde en willen we eigenlijk liever voorkomen. Zeker omdat het doel uiteraard niet is om boetes op te leggen, maar om naleving van de burgers te krijgen.

We snappen dat jullie graag zoveel mogelijk bezwaren willen voorkomen. Echter zijn wij van mening dat de maatregel voldoende bekendheid heeft (deze geldt immers al 2.5 jaar) en verwachten we dat op basis van de afgelopen periode de hoeveelheid bezwaren laag zal zijn. In de afgelopen 2.5 jaar zijn er al ± 6.000 boetes uitgedeeld door BOA's, waarbij nauwelijks bezwaren zijn ingediend. Zoals ik eerder al aangaf willen we in het begin aantal boetes (en daarmee bezwaren beperken); we starten we eerst met 9 bestaande camera's, willen eerst maximaal 1 boete per week versturen en monitoren en evalueren we en schalen we langzaam op. We stellen voor om ook een dergelijke aanpak voor bezwaren te gebruiken. We kunnen monitoren hoeveel bezwaren er binnenkomen. Als dit aantal erg hoog ligt, kunnen we altijd nog aanvullende maatregelen treffen (communicatiecampagne, snorfietseigenaren aanschrijven, etc.). Een waarschuwingsperiode vraagt namelijk ook nogal wat (in badges de kentekens uit Cleopatra halen, NAW-gegevens van kentekens opvragen bij RDW, brieven opstellen en laten versturen). We horen graag of jullie hiermee akkoord gaan.

### *Foto's*

Locatie 1046-b zou zijn gericht op het fietspad, maar je zegt daarna dat handhaving op helmplicht rijbaan mogelijk is. Klopt dit?

Dat klopt inderdaad niet. De camera is gericht op het fietspad, dus handhaving helmplicht is niet mogelijk. Ik pas het aan in het bestand.

Kwaliteit foto's akkoord, al moet t.z.t. nog wel de feitcode bijv. worden aangepast naar de correcte overtreding.

Van Camera 6046 willen we t.z.t. graag nog wel een voorbeeld ontvangen.

Akkoord, dat doen we zodra we een accupakket aan de camera hebben gekoppeld.

### *Dummycamera's:*

Akkoord, daar kunnen we, mocht daar aanleiding voor zijn, later verder over spreken.

### *Feitcode*

Voor *bromfietsers* inderdaad R311.

Dank. Betekent dat ook dat deze tekst gebruikt moet worden als eerste waarnemingstekst? "als bromfietser niet de rijbaan gebruiken bij ontbreken fiets/ bromfietspad (G 12a)" Het klinkt gek aangezien je verwijst naar een G12a bord, terwijl wij handhaven op basis van het G11 bord. Moet het schuingedrukte gedeelte "*wat werd gebruikt; waar werd gereden; ook gebruiken bij bord G7, G11 en G13*" ook op de beschikking staan of is dit enkel de toelichting uit het feitenboekje?

→ zie ook bijlage PV met deze vragen.

### *Helmplicht*

Akkoord.

### *Vooraankondigingsbord*

Voor de plaats op de rijbaan mee eens; de betrokkene heeft immers altijd nog de keuze om zijn handelen aan te passen (door op de rijbaan te rijden). Voor de helmplicht kan dat in theorie anders zijn. Immers kan hij, door zich aan de regels te houden, in een situatie komen waarbij hij dus 'opeens' een helm moet dragen, terwijl hij dat op het fietspad niet had hoeven.

Voor die gevallen is het toch nodig dat de snorfietser:

- Of nog af kon slaan/een andere route kon kiezen
- Of via een vooraankondiging op de hoogte werd gebracht, op een locatie waar hij nog kon afslaan/een andere route kon kiezen

Dank voor de uitleg. Voor nu starten we eerst met het handhaven op de rijbaan. Zodra we ook met de helmplicht willen starten, weten wat hiervoor de vereisten zijn.

### *Schouwen*

Pictogram camerahandhaving is niet noodzakelijk voor de eerste schouw, al is het wel fijn en volledig als deze er al correct hangt en is geschouwd. Bord G11 met onderbord is het belangrijkste.

### *Aanvullende vraag*

Klopt dit hoeft niet in het verkeersbesluit te staan. Wel moet hieruit dus naar voren komen dat een en ander (o.a.) op basis van leefbaarheid is ingesteld (want dat is wel een vereiste voor de bevoegdheid van de BOA). Zie daarover verder bovenstaande opmerking.

Met vriendelijke groet,

Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06-

E-mail: [@om.nl](mailto:)

[www.om.nl](http://www.om.nl)

---

**Van:** <> [@amsterdam.nl](mailto:)>

**Verzonden:** donderdag 14 oktober 2021 17:49

**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM) <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>; (Parket CVOM)

<> [@om.nl](mailto:)>

**CC:** <> [@amsterdam.nl](mailto:)>

**Onderwerp:** Re: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste ,

Aanvullend hebben we nog een vraag:

In het verkeersbesluit staat nu niet genoemd dat er wordt gehandhaafd door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van een technische hulpmiddel, namelijk Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's, in combinatie met daartoe bevoegde bijzondere opsporingsambtenaren. Wij zijn van mening dat dit niet noodzakelijk is, vanwege de beleidsregels buitengewoon opsporingsambtenaar:

*"Volgens de 'Domeinlijst I Openbare Ruimte', onderdeel van de beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar, geldend van 12 september 2017 tot en met heden mogen Buitengewoon opsporingsambtenaren uit domein I digitaal handhaven op negatie van C-borden of voor de overtreding van artikel 5, 6 of 10 RVV die volgt uit het negeren van een G-bord. "*



Klopt onze veronderstelling hiermee dat dit voldoende juridische basis is om met behulp van ANPR camera's te mogen handhaven?

Mochten er nog onduidelijkheden zijn, dan horen we het graag.

Met vriendelijke groet,

Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

T o6  
@amsterdam.nl

---

**Van:** " " < @amsterdam.nl>

**Datum:** maandag 11 oktober 2021 om 14:08

**Aan:** "[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)" <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>, @om.nl" < @om.nl>

**CC:** " " < @amsterdam.nl>

**Onderwerp:** FW: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste ,

We zijn hard bezig om alles op orde te krijgen en merken dat we toch nog tegen een aantal punten aanlopen/graag nog een aantal punten willen checken bij je. Zie onderstaand reactie op de punten uit je vorige mail en daaronder nog een aantal aanvullende zaken.

We horen graag van je.

Met vriendelijke groet,

Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

T o6  
@amsterdam.nl

- Ik zag dat er in het PVA nu het woord leefbaarheid was toegevoegd. Dat is prima, maar dat zien we uiteindelijk dus ook no graag terug in het verkeersbesluit. Dit PvA heeft verder immers geen officiële status.

- We begrijpen dat jullie zoveel mogelijk discussie willen voorkomen en dat het idealiter het beste is om het verkeersbesluit aan te passen. Echter vraagt dat nogal wat. We hebben even navraag gedaan.
  - Het aanpassen van een verkeersbesluit betekent dat er een nieuw verkeersbesluit dient te komen (met een nieuw kenmerk) en daarbij weer 6 weken bezwaar/beroep. Aangezien er de vorige keer 6.000 zienswijzen in zijn gediend en het VB tot RvS is aangevochten, vinden we de moeite die gepaard gaat met het aanpassen van het verkeersbesluit niet in relatie staan tot wat het oplevert. Afgelopen jaren zijn ± 6.000 boetes gegeven, waarbij er geen enkel bezwaar is geweest op het punt leefbaarheid in het verkeersbesluit.
  - Leefbaarheid staat volgens onze jurist in het verkeersbesluit omschreven en ook letterlijk als aanleiding genoemd:
 

“In het centrumgebied en binnen de ring van Amsterdam wordt veel prioriteit gegeven aan de fietser en voetganger om het gebied bereikbaar en leefbaar te houden.... Het college heeft om die reden besloten voor een groot aantal fietspaden binnen het gebied, dat wordt omsloten door de ring A10 van Amsterdam, een verkeersbesluit in procedure te brengen omtrent het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan (met helmplicht) om zo de veiligheid op de weg te verzekeren en de bruikbaarheid van met name de fietspaden te verbeteren.”
  - Daarnaast is het een pilot van een jaar, als het komend jaar een belangrijk punt blijkt te zijn bij eventuele bezwaren kunnen we het daarna nog aanpassen.
  - Resumerend: kijkend naar de bezwaren van afgelopen jaren en de handelingen die het aanpassen van het verkeersbesluit vergen, stellen wij voor om het verkeersbesluit niet aan te passen op dit punt. Gaan jullie hiermee akkoord?
- Foto's: Die voorbeeldfoto's kunnen zo geleverd worden, maar uiteindelijk zullen we ook van de nieuwe camera's de foto's moeten beoordelen, voordat dat daarop akkoord kan worden gegeven
  - We stellen het volgende voor wat betreft aantal in te zetten camera's:
    - We starten met 9 bestaande camera's (camera's die voor andere projecten zoals milieuzone worden ingezet), en gebruiken deze ook voor handhaving BROM SNOR. In het begin evalueren we wekelijks hoe het gaat en hoeveel overtredingen er binnen komen. Afhankelijk van het aantal overtredingen, schalen we op, dit heeft met de capaciteit van de BOA's te maken.
    - Bij opschaling worden nog te plaatsen nieuwe (verplaatsbare) camera's op hotspotlocaties gebruikt en camera's die nog geplaatst worden voor andere projecten die ook voor BROM SNOR gebruikt kunnen worden.
    - Ons plan is om een algemene informatiecampagne (persbericht eigen kanalen, social media, website) te doen over startdatum camerahandhaving. We stellen voor om niet eerst een waarschuwing te sturen, omdat het een bestaande maatregel is en mensen direct een boete te sturen. We willen dit in eerste instantie wel maximaliseren op 1 boete per week. Hiermee krijgt de overtreder de boete eerst binnen, voordat hij al meerdere boetes in een week heeft gereden. Op termijn kan dit aantal opgeschroefd worden.
  - In de bijlage kan je een overzicht vinden van de locaties waar we willen starten met camerahandhaving. In de tweede bijlage kan je de voorbeeldfoto's vinden van de locaties. (Niet van elke locatie was een voorbeeldfoto te vinden van zowel overdag als 's avonds. ) Camera 6046 is geplaatst, maar heeft nog geen voeding, en dus ook geen voorbeeldfoto. Is dit voldoende voor jullie?
- Dummycamera's: Ik zie juridisch niet direct een probleem, maar wij raden het gebruik van dummy camera's af. Naar onze ervaring komt men er snel genoeg achter welke camera's 'nep' zijn en gaat men daar het foutieve gedrag gewoon weer voortzetten. Het effect is daarmee maar minimaal en het geeft alleen maar onduidelijkheid. Zo geeft het voor andere burgers een raar signaal als men een camera ziet waar weggebruikers toch constant de regels overtreden.
  - We stellen voor om in eerste instantie geen extra dummycamera's in te zetten op straat voor dit project. Er hangen voldoende camera's in de stad die voor de weggebruiker het beeld geven dat er digitaal boetes gegeven kunnen worden.

- Mocht er gaandeweg tijdens het monitoren van de pilot onvoldoende verbetering te zien zijn kunnen we dit punt heroverwegen.
- Bewaartermijn: Dit is een punt van discussie en iets waar we als CVOM een andere mening over hebben. Dat is ook aangegeven, en wordt, ook bij die andere dossiers, constant teruggekoppeld. Jullie hebben als opsporingsinstantie een verantwoordelijkheid om een dergelijke overtreding tot een goed einde te brengen.  
Als een burger in beroep gaat worden er enkele gegevens via het CJIB naar de CVOM gestuurd, maar, gelet op het beroepschrift, kunnen wij vaak extra en aanvullende informatie nodig hebben. Hiervoor komen wij terug bij de opsporingsinstantie; dat zijn jullie. Als jullie vervolgens alle gegevens hebben verwijderd en wij kunnen zonder de extra informatie geen passend antwoord geven dan worden dergelijke beroepen gegrond verklaard. Dat is een risico.  
Ik meen overigens wel dat dit niet de juiste plaats is om dit verder te bespreken; ik ben geen privacy-expert. Daar hebben wij, en jullie vast ook, een gespecialiseerde afdeling voor.
  - Mee eens dat dit niet de juiste plaats is om verder te bespreken. Discussie is inderdaad ook bij andere projecten gevoerd door privacy-experts. We stellen voor het zo te laten voor dit project.
- Check feitcode en waarnemingstekst bromfiets:
  - We willen graag de formulering van de feitcode en waarnemingstekst voor de bromfiets op fietspaden bij je checken om zeker te weten dat deze goed is. We komen uit op het volgende: "*R 311 als bromfietser niet de rijbaan gebruiken bij ontbreken fiets/ bromfietspad (G 12a) wat werd gebruikt; waar werd gereden; ook gebruiken bij bord G7, G 11 en G13*" Is het correct om deze voor bromfiets te gebruiken?
- Helmplicht:
  - Ons voorstel is om voor de helmplicht op basis van 1 of 2 locaties een steekproef/test te doen: voor snorfietsers is de helmplicht gekoppeld aan de rijbaan, dus enkel op de rijbaan en voor de bromfiets kan het voor zowel rijbaan als fietspad. De ANPR-camera's filteren alle blauwe of alle gele kentekens eruit die voorbij komen en op basis van een handmatige controle (BOA checkt alle voertuigen die voorbij komen) worden mensen zonder helm eruit gefilterd. We kunnen dit voor (een) locatie(s) doen die goed verlicht is, zodat geen verschillen in aantal overtredingen overdag en 's nachts plaatsvindt.
- Vooraankondigingsborden:
  - In de beleidskader staat dat "*voorkomen moet worden dat bestuurders een fuik inrijden en daardoor bijna gedwongen worden de geslotenverklaring te negeren. Om dit te vermijden, moet in dergelijke gevallen een vooraankondiging van de geslotenverklaring worden geplaatst. Bij deze aankondiging heeft de bestuurder de mogelijkheid te keren.*" Wij vragen ons af of het noodzakelijk is om bij deze maatregel vooraankondigingsborden te plaatsen. Het verkeersbord G11 met onderbord 'snorfietsen niet toegestaan' en onderbord camerahandhaving staan aan het begin van een fietspad. Op dat moment kan de snorfiets er nog voor kiezen om netjes op de rijbaan te gaan rijden (of niet het fietspad in te rijden door een andere richting af te slaan). Klopt daarmee ons vermoeden dat het niet nodig is om vooraankondigingsborden te plaatsen?
    - Zie [deze link](#) voor de locatie van de camera's en de borden. Hiermee is te zien dat de borden aan het begin van fietspaden staan. Zie ook bijlage van de locaties van de borden.
- Schouwen:
  - Voorafgaand voor de start van camerahandhaving dient de eerste schouw te hebben plaatsgevonden. Is het daarvoor noodzakelijk dat de onderborden met camerahandhaving pictogram er hangen of gaat het erom om dat de G11 borden er hangen met onderbord 'snorfietsen niet toegestaan'?

---

Nu een en ander al in de driehoek is besproken is de volgende stap in het geheel om de gevraagde documenten gedetailleerd te gaan beoordelen. Deze staan met voorbeelden verder beschreven in het beleidskader. Ik zie deze graag t.z.t. tegemoet als deze gereed zijn.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06- [REDACTED]  
E-mail: [REDACTED]@om.nl  
[www.om.nl](http://www.om.nl)

---

**Van:** [REDACTED] <[REDACTED]@amsterdam.nl>

**Verzonden:** dinsdag 21 september 2021 09:51

**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM) <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>; [REDACTED] (Parket CVOM)  
<[REDACTED]@om.nl>

**CC:** [REDACTED] [REDACTED]@amsterdam.nl

**Onderwerp:** Re: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste [REDACTED],

In reactie op de onderstaande mail, hierbij reactie op de vragen en onduidelijkheden en vanuit onze kant nog een aantal vragen.

- Voorbeeldfoto's: het plan is om zowel bestaande camera's (voor o.a. milieuzone) als nieuwe/nog te plaatsen camera's te gebruiken voor de camerahandhaving van de snorfiets. De kwaliteit van de foto's is daarmee gelijk aan de bestaande kwaliteit van de milieuzonecamera's. Ons voorstel is om voorbeeldfoto's van de bestaande camera's aan te leveren en niet van de nieuwe/nog te plaatsen camera's. Dit kunnen wij op korte termijn doen.
  - Voorbeeldfoto's voor de helmplicht (foto's van betrokkenen zonder helm en hoe goed dat te zien is in verschillende weersomstandigheden/avond) volgen samen met de andere voorbeeldfoto's.
- Dummycamera's: er wordt nu gesproken om een aantal 'dummycamera's' in te zetten: (bestaande of nog te plaatsen) camera's die niet aanstaan, maar waar wel een bord hangt. Dit heeft als doel om de oplettendheid van snorfietsers te verhogen, maar in werkelijkheid worden met deze camera's dus geen boetes uitgedeeld, zodat niet overmatig boetes worden uitgedeeld. Mogen wij waarschuwingsborden voor camerahandhaving inzetten (zie pagina laatste pagina aanvraag), terwijl niet op alle locaties van de bebording op dat moment wordt gehandhaafd (dummycamera's)? Is dit toegestaan?
- Bewaartermijn van overtredingsgegevens: wat betreft de bewaartermijn is nu 4 maanden en 6 weken opgenomen. Dit is in lijn met de termijnen die bij andere dossiers worden aangehouden (waaronder milieuzone). We stellen voor om dat hier ook te doen. Na deze periode van 4 maanden en 6 weken is de beschikking die door het CJIB als verwerker van de gemeente is uitgebracht definitief geworden of is een bezwaarprocedure gestart door de vermeende overtreder. In dat laatste geval zijn de persoonsgegevens doorgegeven aan het Openbaar Ministerie en wordt zij verwerkingsverantwoordelijk. De noodzaak van het OM om gedurende de bezwaar- en beroepsprocedure de betreffende persoonsgegevens te bewaren, heeft geen invloed op de bewaartermijn voor de gemeente. Voor de gemeente is het daarom nodig de gegevens van overtreders 4 maanden en 6 weken te bewaren; de gemeente heeft geen grond om deze gegevens langer te bewaren.

De vragen in de aanvraag (word-document) hebben wij beantwoord in het document zelf, zie bijlage.

We horen graag van je.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
06 - [REDACTED]

---

**Van:** " " < @amsterdam.nl>

**Datum:** maandag 20 september 2021 om 12:24

**Aan:** " " < @amsterdam.nl>

**Onderwerp:** FW: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

---

**Van:** Geslotenverklaringen (CVOM) <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>

**Verzonden:** dinsdag 7 september 2021 19:10

**Aan:** " " < @amsterdam.nl>

**Onderwerp:** RE: Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Dag ,

Aanvraag pilot:

In de bijlage het bestand met enkele opmerkingen. In de basis akkoord en het kan wat mij betreft verder besproken worden.

Wel nog een aantal vragen en onduidelijkheden.

Zoals in het bestand ook aangegeven is dit een eerste stap. Na akkoord van het plan van aanpak zullen we samen een aantal documenten en stukken moeten beoordelen en verdere afspraken over de handhaving moeten maken. Ik wil graag benadrukken dat de digitale handhaving pas aan mag als de CVOM akkoord heeft gegeven op al die stukken.

Een aantal stukken zijn al (deels) geleverd, maar kunnen nu (door gebrek aan het geheel) nog niet helemaal goed beoordeeld worden. De meeste bestanden zien er al redelijk in orde uit. Hieronder nog een aantal losse opmerkingen per bestand.

Uiteindelijk zullen wij moeten beoordelen:

- Algemeen PV inclusief bijlagen
- Concreet voorbeeld brondocument
- Voorbeeld overtredingsfoto's
- Voorbeeld schouw PV

Verkeersbesluit:

Ik lees dat het besluit is getroffen 'in het kader van de doorstroming en de verkeersveiligheid'. Om enige discussie te voorkomen over de bevoegdheid van BOA's is het wenselijk dat hier (iets explicieter) staat opgenomen dat het besluit (tevens) is genomen in het kader van de *leefbaarheid*. De doorstroming is daar weliswaar een onderdeel van, maar op deze manier zou je daar nog over kunnen twisten en zullen beroepsgemachtigden waarschijnlijk de bevoegdheid van BOA's in twijfel gaan trekken. Het is fijn om die hele discussie voor te zijn.

Algemeen PV

Nog niet uitvoering beoordeeld. Dit zal ik later doen als wij alle te beoordelen (definitieve) versies hebben. Daar moeten dan ook nog een aantal extra bijlagen bij zitten (plattegrond van het gebied, locaties camera's, foto's van de bebording, etc).

Brondocument

Layout in orde, maar inhoudelijk is dit niet te beoordelen, omdat deze moet worden aangepast naar de correcte feitcode inclusief de correcte tekst.

3b: deze teksten zien er in de basis goed uit. Graag deze t.z.t. verwerken in de layout van het andere bestand voor beoordeling.

Daarnaast graag ook een voorbeeld tekst opmaken voor de helmplicht feitcode.

Foto

Kwalitatief in orde, al is dit uiteraard een foto van de milieuzone. Worden dezelfde camera's (en locaties) gebruikt? Of is dit puur om aan te geven hoe de foto's er straks uit gaan zien? T.z.t. moeten we ook de foto's van de daadwerkelijke camera's

zien die hier gebruikt gaan worden. En tevens voorbeeld foto's van betrokkenen zonder helm en hoe goed en duidelijk dat is te zien (in verschillende weersomstandigheden, avond/slecht weer; is het met infrarood dan nog steeds waar te nemen?).

#### Privacyverklaring

In de verklaring lijkt over de bewaartermijn van overtredingsgegevens te staan: 4 maanden en 6 weken i.v.m. de wettelijke termijnen voor bezwaar en beroep. (Op grond van de Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften (Wahv) dient een overtreder van het verkeersbesluit binnen 4 maanden een beschikking toegestuurd te krijgen. Tegen een beschikking kan gedurende 6 weken bezwaar worden aangetekend.)

Hier is wel eens eerder over gesproken, maar dit is naar de mening van de CVOM te kort en het is ook niet nodig om deze gegevens zo snel te verwijderen. Jullie hebben de grondslag om deze langer te bewaren. Jullie zijn als gemeente de opsporingsinstantie en dat blijven jullie totdat de boete onherroepelijk is afgehandeld. Dat duurt langer dan 4 maanden. Als wij, bijv. in de beroepsfase, vragen hebben over een zaak zullen wij een verbalisant vragen om een aanvullend PV op te maken. Als jullie in de tussentijd alle gegevens verwijderd hebben en niets meer kunnen leveren dan kunnen wij niet anders dan zaken gegrond verklaren. Dat geeft, als het veel zaken betreft, negatieve media aandacht en brengt enorme kosten met zich mee aan proceskostenvergoedingen. In het beleidskader staat ook een langere termijn genoemd voor het bewaren van deze gegevens. Dit staat uiteraard los van de gegevens van 'niet-overtredingen' (incorrecte foto's bijv.). Die moeten inderdaad z.s.m. worden verwijderd).

Met vriendelijke groet,

Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie  
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie  
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: 06-  
E-mail: [@om.nl](mailto:)  
[www.om.nl](http://www.om.nl)

---

**Van:** <@amsterdam.nl>

**Verzonden:** vrijdag 23 juli 2021 15:52

**Aan:** Geslotenverklaringen (CVOM) <[aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl](mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl)>; (Parket CVOM)  
<@om.nl>; (AP Amsterdam) <@om.nl>

**Onderwerp:** Aanvraag pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam

Beste ,

Bij dezen onze aanvraag voor onze pilot camerahandhaving BROM-SNOR van het fietspad in Amsterdam.

Het betreft uiteraard conceptstukken, de pilot is nog niet gestart en vanwege corona eerder uitgesteld. Beleidsmatig is het college vorig jaar alvast akkoord gegaan met deze proef in het kader van onze bredere aanpak digitaal handhaving en uitwerking van het masterplan handhaving en reiniging.

Wellicht is het goed de aanvraag door te spreken zodat wij zaken kunnen aanvullen waar nodig?  
Zo ja, zou dat lukken de week van 2 tot 6 augustus?

Dank alvast,

Beleidsadviseur Verkeersveiligheid & Fiets  
Verkeer & Openbare Ruimte

**Gemeente Amsterdam**

T 06

[@amsterdam.nl](mailto:amsterdam.nl)

**P spaar het milieu, print dit document niet onnodig uit.**

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar



Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: [www.amsterdam.nl/proclaimer](http://www.amsterdam.nl/proclaimer).



# Plan van Aanpak pilot digitale handhaving brom- en snorfiets van het fietspad

Aan CVOM  
Kopie aan [redacted] (Kennis en Kaders)  
[redacted] (Toezicht Handhaving en Openbare Ruimte)  
Auteur [redacted], Verkeer en Openbare Ruimte, o6 [redacted], [redacted]@amsterdam.nl  
Bijlagen  
1. Verkeersbesluit SNOR (inclusief borden)  
2. Concept proces verbaal G11 SNOR (concept)  
3. Voorbeeld brondocument beschikking (concept)  
4. Voorbeeld digitale overtredingsopname (concept)  
5. Privacyverklaring (concept)  
Datum 23 juli 2021  
Versie 0.1

**Betreft:** Pilot digitale handhaving van snorfiets naar de rijbaan en bromfiets op het fietspad (G11 bord met onderbord, RVV1990) voor gemeente Amsterdam voor de duur van 1 jaar

**Aanvraag:** Instemmen met pilot digitale handhaving van snorfiets naar de rijbaan en bromfiets op het fietspad (G11 bord met onderbord, RVV1990) voor gemeente Amsterdam

## I. Situatie

Op 11 december 2018 is het verkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht (SNOR) gepubliceerd. Voor de bromfiets geldt al sinds 15 december 1999 dat bromfietsen de rijbaan moeten gebruiken in plaats van het fietspad of fietsstrook, tenzij anders aangegeven. Per 8 april 2019 moeten snorfietsers met helm op de rijbaan rijden op de meeste wegen binnen de ring A10. Voor alle fietspaden waar deze maatregel geldt is een verkeersbesluit genomen en met onderborden onder de fietspadborden (G11) aangegeven waar snorfietsers met helm op de rijbaan moeten rijden. Na een wenperiode van een aantal weken is vanaf 3 juni 2019 gestart met gemeentelijke handhavers (en in de eerste weken ook door de politie) op zowel de positie op de rijbaan als de bijbehorende helmplicht voor snorfietsers. De maatregel is onderdeel van het programma Verkeersveiligheid2016-2021. Doel is om de drukke fietspaden veiliger te maken door de snorfietsers naar de rijbaan te verplaatsen. Begin 2020 is de maatregel positief geëvalueerd: Daarbij is een verbetering van de verkeersveiligheid, doorstroming en drukte op de fietspaden waargenomen.

Er is een sterke daling van het aantal geregistreerde ongevallen met letsel waar een snorfietsers bij betrokken is. Toch blijft het percentage dat de maatregel naleeft hangen tussen de 70 tot 80 % (juni 2020). Deze pilot heeft vanwege prioriteiten omtrent corona en het verkeersbeeld een tijd stilgelegen.

Nu de coronamaatregelen weer versoepeld worden en het drukker wordt op de fietspaden, neemt ook het aantal overtredingen van snorfietsers op het fietspad toe. Bovendien zien we ook steeds meer bromfietsers op het fietspad. In het kader van efficiency, verkeersveiligheid en om het gewenste gedrag verder te verhogen wil de gemeente Amsterdam graag snel aan de slag met een pilot digitaal handhaven van deze maatregel. Doel van deze pilot is om de effectiviteit op gedrag te meten en de naleving van de maatregel te vergroten.

Deze aanvraag is voorbesproken tussen gemeente en OM op 26 november 2020, vanwege de bijzondere omstandigheden door corona is de pilot uitgesteld tot medio 2021.



## II. Stappenplan

De stappen t.b.v. het naleven van het verbod zijn gebaseerd op de 3E benadering die door het OM wordt gehanteerd: **education, engineering en enforcement**, dat wil zeggen, communicatie/voorlichting, technische aanpassingen en handhaving. Hieronder worden de inspanningen die zijn gepleegd per onderwerp benoemd.

De gemeente Amsterdam hanteert als uitgangspunten de volgende beleidscontext voor deze pilot:

- Per 15 december 1999 moeten bromfietsen de rijbaan gebruiken in plaats van het fietspad of fietsstrook, tenzij anders aangegeven
- Verkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan (december 2018)<sup>1</sup>
- Masterplan Handhaving en Reiniging 2019-2022 (december 2019)<sup>2</sup>  
In het Masterplan Handhaving en Reiniging wordt onder andere ingezet op doorbraak lijn 3: Doorbraak 3: digitaal krijgt prioriteit
- Collegebesluit, invulling doorbraak 3 digitaal krijgt prioriteit (september 2020)
  - Uitbreiding van het kentekencameranetwerk met 68 camera's langs de S100 en het stadshart
  - Starten met een 1 jarige pilot handhaving SNOR / BROM met mobiele kentekencamera's. Doel is efficiency handhaving maatregel SNOR vergroten en naleving/gedrag verder verbeteren.

### 1. Education

De maatregel vraagt de snorfietser om twee nieuwe gedragingen:

1. Rijden op de rijbaan;
2. Het dragen van een helm.

Hierover zijn snorfietzers in Amsterdam en omliggende gemeenten voorafgaand aan invoering uitgebreid geïnformeerd.

Voor de bromfiets geldt al sinds 15 december 1999 dat bromfietsen de rijbaan moeten gebruiken in plaats van het fietspad of fietsstrook, tenzij anders aangegeven

In de jaren voorafgaand aan invoering van de maatregel SNOR is uitgebreid onderzoek gedaan naar de gebruikers van de snorfiets. Daaruit is gebleken dat deze groep zeer divers van aard is: jongeren, forensen, zakelijk verkeer, ouderen etc.. Uit die analyse is ook naar voren gekomen hoe deze groepen aankijken tegen de voorgenomen maatregel. Zo bleken de ouderen over het algemeen minder bezwaar te hebben tegen de helmplicht, maar wel tegen het rijden op de rijbaan. En voor jongeren gold precies het omgekeerde. In de communicatie en campagnes van de gemeente over de maatregel hebben we daar rekening mee gehouden. De communicatie en campagne over de maatregel heeft de gemeente in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam uitgevoerd, zodat vrijwel alle snorfietzers die in Amsterdam rijden benaderd worden: zowel de Amsterdammers als de snorfietzers afkomstig uit de buurgemeenten. De RDW heeft adressen aangeleverd waar snorfietzen geregistreerd staan en al deze adressen hebben de afgelopen jaren meerdere brieven ontvangen waarin de snorfietseigenaren geïnformeerd zijn over de (voorgenomen) plannen van de gemeente. Zowel over de invoering van de milieuzone van brom- en snorfietzen als de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan. Daarnaast zijn in de maanden voorafgaand aan de invoering per 8 april 2019 meerdere zeer grootschalige campagnemomenten geweest over de maatregel via (social) media en op straat. Daarnaast is een promotieteam langs de scholen in Amsterdam gegaan om o.a. met behulp van VR-brillen de maatregel toe te lichten en scholieren te informeren over wat er van de snorfietser vanaf 8 april 2019 in Amsterdam

<sup>1</sup> Staatscourant, 2018. Verkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht te Amsterdam. <https://www.amsterdam.nl/snorfiets-rijbaan/verkeersbesluitsnor/>

<sup>2</sup> Gemeente Amsterdam, 2019. Masterplan Handhaving en Reiniging [https://openresearch.amsterdam/image/2020/1/9/masterplan\\_handhaving\\_en\\_reiniging\\_december\\_2019.pdf](https://openresearch.amsterdam/image/2020/1/9/masterplan_handhaving_en_reiniging_december_2019.pdf)



verwacht wordt. Dit zorgde voor een hoog kennisniveau van de nieuwe geldende regels. Uit de evaluatie van de maatregel bleek dat er na invoering circa 97% bekendheid was over de regels van SNOR.<sup>3</sup>

## 2. **Engineering / inrichting**

- A. Voor elk fietspad in Amsterdam is voorafgaand aan invoering de drukte vastgesteld en is beoordeeld of verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan de beste oplossing is (o.a. qua nut/noodzaak, veiligheid, consistentie van beleid en verkeersdoorstroming). In het verkeersbesluit zijn al deze fietspaden benoemd. Die fietspaden zijn voorzien van het onderbord 'snorfietsen niet toegestaan'.
- B. Alle fysieke ingrepen (doorsteekjes, bebording) zijn in kaart gebracht en voor elke locatie waar de snorfiets tussen rijbaan en fietspad moet wisselen is afgewogen waar dit het beste en meest veilig kan gebeuren. De nieuwe 'wissellocaties' zijn allemaal door de Centrale verkeerscommissie (CVC) beoordeeld.
- C. Belangengroepen (voor- en tegenstanders) zijn gedurende de voorbereiding meerdere keren uitgenodigd om met de gemeente over de maatregel in gesprek te gaan tijdens de zogeheten 'ronde tafelbijeenkomsten'. De uitkomst van deze gesprekken zijn gebruikt in de verdere voorbereidingen van de maatregel en om verdere optimalisaties uit te voeren.
- D. In augustus/september 2018 kon eenieder een zienswijze indienen op het ontwerpverkeersbesluit. Hiervan hebben bijna 4700 mensen gebruik gemaakt. Deze zienswijzen zijn stuk voor stuk bekeken en beantwoord met een Nota van Beantwoording. Ook hiermee hebben we een check gedaan op ons beleid en nog enkele optimalisaties doorgevoerd.
- E. In de periode rond 8 april 2019 stond een speciaal email-adres open voor vragen, meldingen en opmerkingen over de maatregel. Daarnaast heeft de gemeente signalen van verkeersregelaars op straat, (social) media en eigen bevindingen op straat gebruikt om de invoering verder te optimaliseren waar nodig. Denk daarbij bijvoorbeeld aan aanvullende, verduidelijkende bebording die is aangebracht op de fietspaden die zijn uitgezonderd van de maatregel. En aan aanvullende wegmarkeringen die op enkele locaties zijn aangebracht om de snorfietsers op weg te helpen.
- F. De maatregel is uitgebreid gemonitord en geëvalueerd. De eerste rapportage daarvan is eind 2019 naar de Raad gestuurd. In oktober 2020 is een nieuwe meting gepubliceerd met betrekking tot naleving en stand van zaken tot de maatregel.

## 3. **Enforcement**

- A. Handhavingsstrategie: Om de snorfietsers de tijd te geven aan de nieuwe verkeerssituatie te wennen, maar uiteindelijk wel ervoor te zorgen dat de maatregel wordt nageleefd is gekozen voor een handhavingsstrategie die uitgaat van informeren, naar waarschuwen, naar sanctioneren. Deze strategie is in gezamenlijkheid afgesproken met gemeente, OM en politie.
- B. Inzet verkeersregelaars: Naast het informeren via de brieven en uitgebreide campagne, stonden direct na invoering vanaf 8 april 2019 op cruciale locaties in de stad verkeersregelaars klaar om snorfietsers en andere weggebruikers te wijzen op de nieuwe verkeerssituatie. Na enkele weken kwam de nadruk van de inzet van deze verkeersregelaars meer te liggen op het waarschuwen van de snorfietsers die in overtreding waren. Na een wenperiode van 8 weken is per 3 juni 2019 gestart met handhaving (sanctionering). Zowel door boa's als door politie.

---

<sup>3</sup> Delta, 2020. Rapportage Kennis, houding en gedrag Snorfiets naar de rijbaan in Amsterdam <https://www.amsterdam.nl/snorfiets-rijbaan/evaluatie/>

- C. Inzet boa's: Voor SNOR is er bevoegdheid gekomen in domein I om te handhaven op rijdend verkeer. In de zomerperiode in 2020 is zeer intensief gehandhaafd op positie op de rijbaan en op helmplicht door zowel politie als de gemeentelijke handhavers. Daarna is er een mindering van inzet geweest. In de volgende figuur is het percentage naleving in de loop der tijd weergegeven

		helm	geen helm	totaal
Nulmeting april 2019 (voor start handhaving)	rijbaan	0%	2%	2%
	fietspad	0%	98%	98%
	totaal	0%	100%	100%
Tweemeting september 2019	rijbaan	75%	4%	79%
	fietspad	13%	8%	21%
	totaal	88%	12%	100%
Driemeting juni 2020	rijbaan	73%	7%	80%
	fietspad	9%	11%	20%
	totaal	82%	18%	100%

Fig. 1. Overzicht van metingen naleving Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht

Uit dit overzicht blijkt dat in juni 2020 in totaal 73% van de snorfietzers zich aan zowel de rijbaan- als helmregel houdt. Daarnaast blijft 11% van de snorfietzers zich niet aan de nieuwe regels houden en rijdt op het fietspad en zonder helm. Dit is een kleine verslechtering ten opzichte van de tweemeting in september 2019, toen het 8% betrof. In totaal rijdt 80% van alle getelde snorfietzers op de rijbaan (dat was 79% eind 2019). Daarnaast draagt momenteel gemiddeld 82% van de snorfietzers op de rijbaan een helm (dat was 88% eind 2019). Als o meting voor deze pilot zal begin juli 2021 een nieuwe telling worden verricht om voor de 10 locaties de huidige stand van naleving te meten.

De maatregel SNOR zit inmiddels in het integrale handhavingsspakket van gemeentelijke boa's en politie. Gedurende het jaar zijn er periodiek brom- en snorfietzcontroles. Gemeentelijke handhavers controleren gezamenlijk met politie en handhaven dan op constructiesnelheid, rijden op de rijbaan en het dragen van een helm. Het Verkeershandhavingsteam van de politie controleert daarnaast ook op het dragen van een helm tijdens reguliere rondes en verkeerscontroles. Er blijken notoire plekken te zijn waar snorfietzers doorsteken of op de fietspaden blijven rijden. Handhaving is niet altijd direct ter plekke en daarmee niet 24/7 beschikbaar op overlastgevend locaties. In de volgende figuur is het aantal uitgeschreven boetes weergegeven.

2019	januari	februari	maart	april	mei	juni	juli	augustus	september	oktober	november	december
rijbaan						1881	628	546	594	328	350	342
helmplicht	<i>maatregel nog niet ingevoerd</i>					167	69	27	24	20	41	28

2020	januari	februari	maart	april	mei	juni	juli	augustus	september	oktober
rijbaan	279	199	171	99	334	312	187	223	474	189
helmplicht	56	24	31	26	68	52	23	30	93	51

Fig 2 Het aantal sancties voor snorfiets naar de rijbaan met helmplicht in 2019 en 2020

In 2021 is het aantal boetes weer omlaag gegaan vanwege coronaprioriteiten en het rustigere verkeersbeeld. De verwachting is dat door de toenemende drukte, de afbouw van corona maatregelen de druk op fietspaden en snorfietsovertredingen in de loop van het jaar weer toenemen. Daarom is het van belang dat we snel inzetten op deze pilot digitale handhaving, om te voorkomen dat ongewenst onveilig rijgedrag op fietspaden in grote mate terugkeert.



### III. Voorwaarden waaronder deze aanvraag wordt gedaan:

1. **Juridische grond:** verkeersbesluit (ZD2018-008273 zie bijlage 1) is van kracht, zie ook bijlage
2. **Privacy:** de privacycheck is uitgevoerd (collega [REDACTED]) en de privacyverklaring is op orde en **publicatie / aanpassing moet nog worden gepubliceerd.**
3. **Bebording op orde:** De bebording is rechtsgeldig en correct geplaatst. Voor de locaties waar de 12 camera's komen zullen aanvullende waarschuwingsborden komen te staan. (bijlage D).
4. **Proportionaliteit:** de verwachte impact op de interne organisatie is met de afdeling Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte van de gemeente afgestemd. Dit betreft de inzet van BOA's en administratie.
5. **Efficiëntie:** de wijze van handhaving middels camera's kan technisch per direct worden ingezet. Dit betreft inzet aanwezige camera's: 10 bestaande handhavingcamera's die voor de milieuzone BROM/SNOR worden ingezet. Na 1 jaar wordt de pilot geëvalueerd en bepaald of de maatregel een succes is.
6. **Ontheffingen:** middels een whitelist zijn de ontheffingen opgenomen (minder dan 100).

### IV. Het verwerken van de overtredingen

De basis voor het verwerken van de overtredingen zijn de technische en juridische randvoorwaarden uit Beleidskader digitale handhaving geslotenverklaringen en voetgangersgebieden (versie augustus 2018). Hieronder wordt de wijze van invulling benoemd.

#### Toelichting Algemeen proces-verbaal

In bijlage E is het concept proces verbaal opgenomen in het kader van de bezwaarafhandeling van de boetes voor overtreding van het verbod.

#### Toelichting camera's

De bedoelde camera's worden naast handhaving G-borden met onderbord gebruikt voor de bestaande digitale handhaving van milieuzone brom/snor. Dat betekent dat een verbalisant dus meerdere boetes kan krijgen per overtreding, voor zowel milieuzone als plek op de weg (fietspad of rijbaan). Het digitaal handhaven op de helmplicht is vooralsnog technisch niet mogelijk, maar binnen deze pilot vragen we de mogelijkheid om ook hiervoor te handhaven. Door middel van beeldherkenning in combinatie met de 100% check op de beelden van overtredingen kan hier ook digitale handhaving voor ontwikkeld worden. Ook worden binnen deze proef de 10 bestaande milieuzonecamera's (en mogelijk ook vaste camera's) gebruikt (die al aanwezig zijn in de stad), zodat er een groter aantal camera's actief handhaaft op BROM/SNOR van het fietspad.

#### Locaties

Ten aanzien van de plek van de 10 nieuwe camera's is in Amsterdam gekozen om deze verspreid door de stad te plaatsen binnen het projectgebied van het verkeersbesluit SNOR, daar waar de knelpunten met handhaving het grootst zijn. De camera's lezen op deze wijze de kentekens van de achterzijde van de voertuigen die op de fietspaden rijden. De gemeente Amsterdam zal hiertoe een bordenschouw houden waarbij de plaatsing en aanwezigheid van de borden door een BOA zal worden gecontroleerd (100% van de waargenomen overtredingen). De bevindingen zal de BOA vastleggen in een zgn. 'schouw proces-verbaal'. De ANPR camera's hebben een zeer hoog betrouwbaarheidsniveau en worden uitgebreid getest met een proefperiode van 2 weken om de kwaliteit van de beelden te controleren en kalibreren voordat deze in gebruik worden genomen.

Voor BROM wordt op dezelfde locaties gehandhaafd als SNOR.

#### Voorgestelde locaties pilot SNOR/BROM

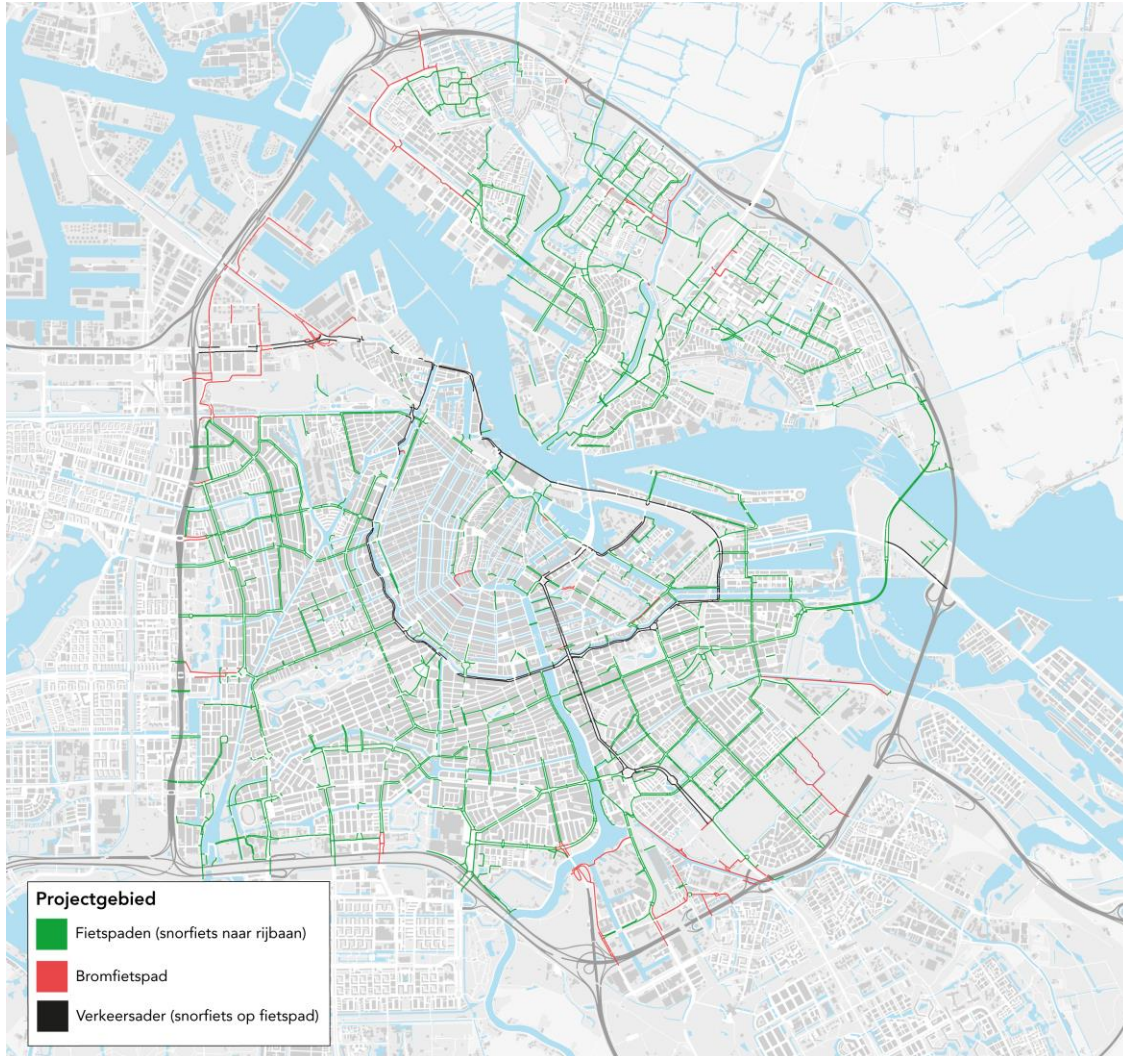
Voor de proef worden 10 nieuwe verplaatsbare camera's geplaatst binnen het geldende verkeersbesluit op basis van de volgende criteria. Ze zullen rouleren binnen het projectgebied gedurende het jaar van de proef op basis van :





## Gemeente Amsterdam

- Drukke routes voor fietsers, risico op verkeersongevallen met mengen SNOR
- Input stadsdelen en fietsersbond
- Handhavingslijst 'hotspots' THOR 2019
- Klachten en overlast
- Lastig te handhaven locaties door boa's (uit het centrum gelegen)



### Helmplicht

Op dit moment is het nog niet technisch mogelijk om voor BROM/SNOR de helmplicht te detecteren met de huidige software. Toch willen we binnen deze proef verkennen en testen of de helm ook gedetecteerd kan worden met beeldherkenningssoftware. Indien mogelijk willen we ook digitaal sanctioneren hierop, wederom met de 100% check op de beelden.





## Toelichting verwerking digitale gegevens

De overtredingen van het verbod op snorfietsen op fietspaden oftewel de hits komen in de zgn. handbak, d.w.z. dat een BOA alle foto's handmatig moeten beoordelen/controleren. Deze BOA doet zelf de waarneming van de strafbare gedraging en stuurt deze door naar het CJIB, zie bijlage **pm**. De foto's van voertuigen die geen overtreding hebben begaan worden zoals voorgeschreven binnen 72 uur verwijderd uit de systemen. De overtredingsfoto's met overige zaakgegevens zullen voor een periode van minimaal 5 jaar worden bewaard in de handhavingssystemen van de gemeente Amsterdam. Overtreders krijgen de mogelijkheid om op aanvraag een kopie van de overtredingsfoto te krijgen. Dit kan zowel telefonisch als per e-mail.

De overtredingsfoto's zullen de volgende informatie bevatten en daarmee voldoen deze aan de eisen van het lokaal OM en parket CVOM:

- uniek fotonummer;
- kenteken van voertuig;
- contouren van voertuig;
- datum en tijdstip;
- straat, plaats, rijstrook, rijrichting en cameranummer (volgens BPS);
- feitcode overtreding (R312C)

## Planning en proces

- 23 juni kennismaken in subdriehoek verkeer en handhaving. Opmerkingen worden verwerkt en besproken met CVOM.
- Augustus instemmen subdriehoek verkeer en handhaving (definitief PvA)
- September start pilot (bebording, plaatsing camera's, programmering, kalibratie, informatiecampagne)
- 1 Oktober start handhaving pilot



## Bijlage A Proces van digitale handhaving gemeente Amsterdam SNOR

Het handhavingproces digitaal handhaven SNOR is grotendeels gelijk aan de milieuzone BROM/SNOR:

### 1. Registratie snorfiets op fietspad door camera en identificatie van kenteken

ANPR camera maakt foto en slaat die op in geheugen gedurende maximaal 72 uur; identificeert kenteken en geeft dit door aan de ANPR server.

### 2. Uitsplitsing Nederlandse en buitenlandse kentekens

De ANPR server stelt kentekengegevens vast van snorfietsers op het fietspad. Kentekengegevens en voertuigtype worden opgeslagen voor verkeersanalyse. Kentekengegevens worden **dagelijks** doorgegeven aan Handhaving en Toezicht.

### 3. Vaststelling overtreding door Handhaving en Toezicht

Binnen 24 uur na de registratie bepaalt Handhaving en Toezicht of sprake is van een overtreding. Wordt geen overtreding geconstateerd, dan worden kentekengegevens onmiddellijk verwijderd. Bij overtreding wordt de foto opgehaald van de ANPR camera en opgeslagen. Een boa inspecteert de kwaliteit van de beelden en stuurt bij voldoende bewijs de kentekeninformatie door naar het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) van het Openbaar Ministerie. Gedurende de pilot worden alle camerabeelden gecontroleerd voordat het CJIB ze verkrijgt.

### 4. Verzenden waarschuwingsbrief bij eerste overtreding

Eigenaren van voertuigen die worden betrapt op het rijden op het fietspad krijgen na hun eerste overtreding een waarschuwingsbrief thuisgestuurd. Deze brief zal onder opdracht van Handhaving & Toezicht worden verstuurd. Hiervoor zal gewerkt worden conform de wettelijke eisen met betrekking tot privacy.

### 5. Bekeuren door CJIB bij recidive

Eigenaren van voertuigen die worden betrapt op het rijden op het fietspad zonder ontheffing krijgen na hun tweede overtreding – en na ontvangst van een waarschuwingsbrief - via het CJIB automatisch een bekeuring van €95,- thuis gestuurd.

### 6. Bezwaarprocedures via het CVOM

Als kentekenhouders bezwaar maken tegen een bekeuring, verzorgt de Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) de afhandeling hiervan.

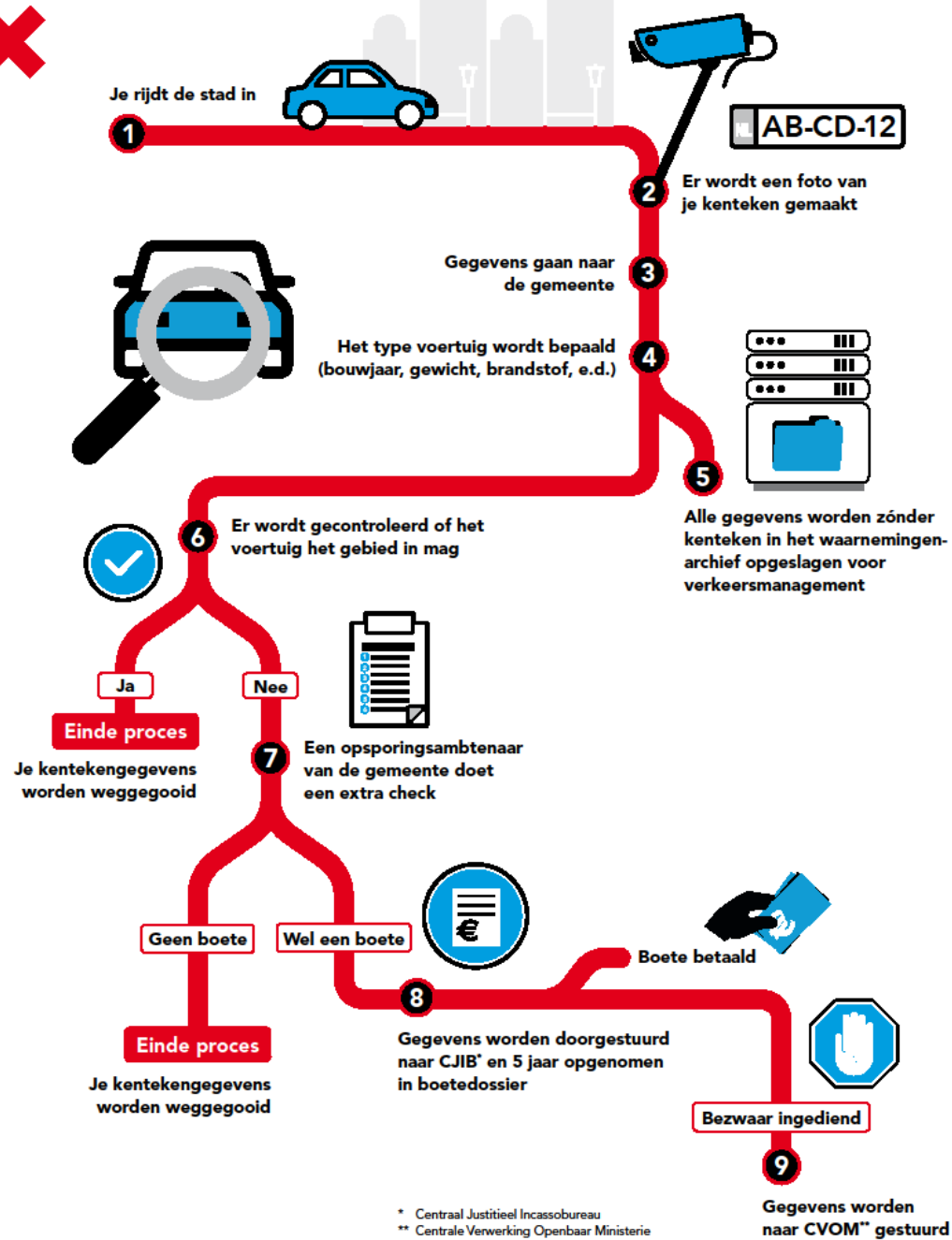
**×** Gemeente Amsterdam

**×**

**×**

**×** Gemeente Amsterdam

Proces ANPR camera's





## Bijlage B Juridische grondslag digitaal handhaven snorfiets naar de rijbaan

Voor zover bekend is de gemeente Amsterdam de eerste Nederlandse gemeente die wil starten met digitaal handhaven op feitcode Snorfiets naar de rijbaan. Daartoe is deze beknopte juridische memo opgesteld.

Snorfietsers die een fietspad oprijden waar snorfietsen niet zijn toegestaan, overtreden artikel 5, achtste lid van het **Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)**:

*"Bestuurders van snorfietsen gebruiken de rijbaan indien dit bij verkeersbesluit, bedoeld in artikel 15, eerste lid, van de wet, is bepaald en bij het verkeersteken dat het verplichte fietspad aangeeft een onderbord dit aanduidt."*

De fietspaden waarop snorfietsers niet zijn toegestaan zijn in Amsterdam, volgens het **verkeersbesluit** van 11 december 2018, gepubliceerd op 17 december 2018 in de Staatscourant (met nummer 2018,71559) aangewezen als:

*"verplicht fietspad, waarop snorfietsen niet is toegestaan, door het plaatsen van borden G11 volgens bijlage I, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 met onderborden conform artikel 8 tweede lid, onderdeel f van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, met de tekst "snorfietsen niet toegestaan":*

In de **Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar<sup>4</sup>** is bepaald:

*"De gemeentelijke buitengewoon opsporingsambtenaar (boa) Openbare ruimte is belast met de opsporing van de strafbare feiten in de volgende wettelijke voorschriften voor zover noodzakelijk voor een goede uitoefening van de functie en de daaraan gekoppelde taakomschrijving, tenzij de wet zich daartegen verzet."*

*16. Alleen voor stilstaand verkeer: artikel 5 Wegenverkeerswet 1994 (WVW) en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV).*

*"Voor zover van toepassing ook voor rijdend verkeer: de artikelen 4, 5, 6, 8, 10, 28, 57, 60 en 82 RVV, en artikel 62 RVV juncto bijlage I, hoofdstukken C (geslotenverklaring) en D (rijrichting), RVV. Handhaving op het negeren van een C- of D-bord is toegestaan in relatie tot de leefbaarheid, waaronder het tegengaan van overlast door sluipverkeer en het verbeteren van de leefbaarheid door bepaalde gebieden af te sluiten voor (vracht)auto's, zoals de zogeheten milieuzones.*

*"Digitaal handhaven is slechts mogelijk voor het negeren van een C-bord of voor de overtreding van artikel 5, 6 of 10 RVV die volgt uit het negeren van een G-bord. De toepasselijke kaders voor digitaal handhaven door gemeenten zijn te vinden op [www.om.nl/geslotenverklaring](http://www.om.nl/geslotenverklaring);"*

### Conclusie:

De SNOR-bebording in Amsterdam is aangeduid met een G-bord en valt onder artikel 5 RVV 1990. Dit betekent dat de gemeentelijke boa's openbare ruimte bevoegd zijn om dit verbod digitaal te handhaven, betekenen dat volgens deze regeling digitaal handhaven ook gewoon op de SNOR-borden mogelijk zou zijn. Het CVOM heeft hier een Beleidskader digitale handhaving en geslotenverklaringen <sup>5</sup>opgesteld waar de minister in de Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar naar verwijst.

<sup>4</sup> Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0041447/2021-02-22>

<sup>5</sup> <https://www.om.nl/documenten/publicaties/verkeer/verkeer/map/beleidskader-geslotenverklaringen-en-voetgangersgebieden>



**Gemeente  
Amsterdam**

Bijlage C Bebording voor locaties met camerahandhaving SNOR / BROM



**Snorfietsen  
niet toegestaan**



**X Gemeente  
X Amsterdam  
X**

Gemeente Amsterdam

Registratienummer:

---

## Algemeen

### PROCES-VERBAAL SNORFIETS NAAR DE RIJBAAN EN BROMFIETS OP HET FIETSPAD

---

Ik, ....., handhaver in dienst van de gemeente Amsterdam, standplaats.....tevens buitengewoon opsporingsambtenaar, aangesteld in Domein 1, openbare ruimte, met de akte van beëdiging nummer..... en derhalve bevoegd tot het opsporen van strafbare feiten zoals in de akte van beëdiging gesteld, verklaard het navolgende.

De volgende zaken zijn mij ambtshalve bekend:

#### **De geslotenverklaring Rembrandtplein en Amstelstraat in de gemeente Amsterdam en de bebording**

- De gemeenteraad Amsterdam heeft op 22 juni 2016 besloten de leefbaarheid in het gebied Spui-Muntplein-Rembrandtplein te verbeteren en de toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers te vergroten door het gebied autoluw te maken. Hiervoor is een aantal verkeersmaatregelen ingevoerd: de Verkeersmaatregelen Omgeving Munt (VOM). Het gebied maakt deel uit van het gemeentelijke Plusnet Voetganger (Beleidskader Verkeersnetten, vastgesteld januari 2018);
- Na de evaluatie van de verkeersmaatregelen heeft de gemeenteraad op 20 december 2017 de Verkeersmaatregelen Omgeving Munt, tussen Spui, Muntplein en Rembrandtplein, bestendigd;
- Er is gekozen voor een geslotenverklaring met bebording C01 met camera met uitzondering voor fietsers, laad- en losverkeer (in venstertijden) en openbaar vervoer;
- In de Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar (Staatscourant 2017 nr. 36058) zijn bevoegdheden van Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) opgenomen welke toezien op de aanpak van overlast, kleine ergernissen en andere feiten die de leefbaarheid aantasten binnen de openbare ruimte. In Domeinlijst I onder punt 16 van deze beleidsregels is het handhaven op C-borden in relatie tot leefbaarheid, waaronder het tegengaan van overlast door sluipverkeer en het verbeteren van de leefbaarheid door bepaalde gebieden af te sluiten voor (vracht)auto's, zoals de zogeheten milieuzones genoemd. Het doel van het instellen van de geslotenverklaring in de gemeente Amsterdam is het weren van niet ontheffingshouders en daarmee wordt het leefbaarheids criterium binnen de stad gewaarborgd;
- In de periode van 2 november 2016 t/m mei 2018 is in het gebied Spui-Muntplein-Rembrandtplein met inzet van BOA's gehandhaafd op het naleven van de verkeersregels. Ondanks de substantiële inzet van BOA's (gemiddeld 24 uur per week) worden de geslotenverklaringen nog regelmatig genegeerd;

- Vanaf 2 november 2016 is het verboden het oostelijk deel van het Rembrandtplein in te rijden komende vanuit het westelijk deel van het Rembrandtplein, de Utrechtsestraat of Amstelstraat. Dit werd geregeld middels bebording G7, voetpad (op Rembrandtplein) en G7, voetpad in combinatie met C02, eenrichtingsweg in deze richting gesloten (in Amstelstraat). Op 24 mei 2018 is een geslotenverklaring ingesteld op het oostelijk deel van het Rembrandtplein voor voertuigen. Deze verkeersmaatregel is geregeld met het volgende besluit:
  - Verkeersbesluit geslotenverklaring Rembrandtplein en Amstelstraat, gepubliceerd op 28 mei 2018 in de Staatscourant nummer 29822, dat:
    - op het Rembrandtplein, direct na het kruispunt met het Rembrandtplein/verlengde van de Reguliersdwarsstraat een geslotenverklaring vaststelt uitgezonderd openbaar vervoer, fietsers en laad- en losverkeer tussen 07:00 en 11:00 uur en taxi's op vrijdag tot en met zondag tussen 01:00 en 06:00 uur;
    - in de Amstelstraat, direct na de in- en uitrit van parkeergarage The Bank Rembrandtplein een geslotenverklaring vaststelt uitgezonderd openbaar vervoer;
    - in de Reguliersbreestraat, direct na het kruispunt met het Rembrandtplein een geslotenverklaring vaststelt uitgezonderd openbaar vervoer en laad- en losverkeer tussen 07:00 en 11:00 uur.
  - Bij de ingang van de geslotenverklaring op het Rembrandtplein, direct na het kruispunt met het Rembrandtplein/verlengde van de Reguliersdwarsstraat wordt de geslotenverklaring aangeduid met bord C01 voorzien van een onderbord met vermelding uitgezonderd openbaar vervoer, fietsers, laad- en losverkeer tussen 07:00 en 11:00 uur en taxi's op vrijdag tot en met zondag tussen 01:00 en 06:00 uur van bijlage 1 van het RVV 1990.
  - Bij de ingang van de geslotenverklaring in de Amstelstraat, direct na de in- en uitrit van parkeergarage The Bank Rembrandtplein wordt de geslotenverklaring aangeduid met bord C01 voorzien van een onderbord met vermelding uitgezonderd openbaar vervoer van bijlage 1 van het RVV 1990.
  - Bij de ingang van de geslotenverklaring in de Reguliersbreestraat, direct na het kruispunt met het Rembrandtplein wordt de geslotenverklaring aangeduid met bord C01 voorzien van een onderbord met vermelding uitgezonderd laad- en losverkeer tussen 07:00 en 11:00 uur van bijlage 1 van het RVV 1990.
  - Het is voertuigen (behoudens de hierboven genoemde uitzonderingen) op het Rembrandtplein, in de Amstelstraat en in de Reguliersbreestraat niet toegestaan de geslotenverklaring aangeduid met bord C01 te passeren;
  - Voorafgaand aan de geslotenverklaring is er voor de bestuurder van het voertuig altijd een mogelijkheid om niet de geslotenverklaring in te rijden.

### **Wijze van vaststelling van overtreding**

- Overtredingen van de geslotenverklaring (handelen in strijd met geslotenverklaring bord C01) worden geautomatiseerd geconstateerd en op een digitale foto vastgelegd door een vaste camera;
- Dagelijks worden de diverse systemen gecontroleerd op een juiste werking;
- De vaste camera's staan binnen de grenzen van de gemeente Amsterdam;
- De vaste camera is zo gericht dat deze te allen tijde binnen de grens van de zone van geslotenverklaring is gericht. Op deze wijze staat vast dat het voertuig op de foto zich binnen de zone geslotenverklaring bevindt en de overtreding daadwerkelijk heeft plaatsgevonden;
- De vaste camera is zodanig geplaatst dat alleen voertuigen die het bord passeren worden gecontroleerd;
- De vaste camera controleert alle voertuigen vlak na het moment dat het voertuig de zone van geslotenverklaring inrijdt;

- Alle kentekens worden gecontroleerd in het digitale ontheffingenbestand van de gemeente Amsterdam om na te gaan of er ten aanzien van het betreffende kenteken een ontheffing is verleend.

### **Communicatie geslotenverklaring Rembrandtplein en Amstelstraat door de gemeente Amsterdam**

Sinds het besluit van de raad van de gemeente Amsterdam op 22 juni 2016 om de leefbaarheid in het stadshart te verbeteren door het autoluw te maken, de effectmeting hiervan en de beslissing van de raad van de gemeente Amsterdam op 20 december 2017 om het besluit te bestendigen, is de publiciteit gezocht om de geslotenverklaring onder de aandacht te brengen van het publiek. De belangrijkste activiteiten staan hieronder opgesomd:

- Op 24 mei 2018 brief in Dagmail gemeenteraad (kenmer V&OR/UIT/2018005011)
- Op 24 mei 2018 artikel in Parool over invoering camerahandhaving
- Op 4 juni 2018 een bewonersbrief naar alle omwonenden en omliggende ondernemers (kenmerk V&OR/UIT/2018005067)
- Op XXXXX 2018 Digitale Nieuwsbrief Munt uit naar belanghebbenden Verkeersmaatregelen Omgeving Munt (*waarschijnlijk ook Nieuwsbrief SD Centrum*)
- Op 31 mei 2018 informatie op [www.amsterdam.nl/munt](http://www.amsterdam.nl/munt)
- Datum Facebook advertentie
- Vanaf half juni (datum start camerahandhaving) tot half september 2018 (minimaal 3 mnd) verzendt de gemeente Amsterdam een waarschuwingsbrief als een voertuig dat niet tot de uitzonderingen behoort, de geslotenverklaring passeert;
- Van n.t.b. als we gaan beboeten tot..... - een tijdelijke vooraankondiging staat op de locaties met de datum van de invoering van de geslotenverklaring;

Vanaf .....tot heden zijn aan alle kentekenhouders van de voertuigen die in deze periode de camera en daarna de kentekenchecker passeerden de op naam gestelde waarschuwingsbrieven gestuurd. In deze brief was opgenomen dat met het betreffende voertuig de toegangseisen van de geslotenverklaring van de gemeente Amsterdam waren overtreden. In totaal zijn er datum.....ongeveer.....waarschuwingsbrieven gestuurd.

### **Bijlagen**

Bijlage 1: Routes in Centrum Amsterdam met ingang van 2 november 2016

Bijlage 2: Weergave met plattegrond van Rembrandtplein en Amstelstraat met locatie van de bebording en een afbeelding van de bebording met het onderbord.

Bijlage 3: Foto van de ingang en bebording van de gesloten verklaring Spui en Singel.

### **Ondertekening**

Dit proces-verbaal is door mij op ambtsbelofte opgemaakt te Amsterdam op.....


De verbalisant.....



## Gemeente AMSTERDAM

### Aankondiging van Beschikking

---

Nummer	<i>dag</i>	<i>maand</i>	<i>jaar</i>	<i>tijdstip</i>	<i>verbalisant</i>
	12	06	2020	15:18	071909
Plaats /	(de voor het verkeer openstaande weg)				
Overtreding /	IJburglaan te Amsterdam				
Gedraging					
Rijstrook:	-1				
Soort voertuig:	Bedrijfsauto				
Land:	NL				
Kenteken:					
Merk/Type:	SCANIA				
Kleur:	N.v.t.				
Indicatieve	55				
Snelheid:					

---

Ik, ambtenaar, zag/hoorde dat op genoemde datum tijdstip en plaats met het omschreven voertuig de volgende gedraging/overtreding werd verricht:

Categorie	1
Feitcode	R554A
Omschrijving	als bestuurder van een motorvoertuig op meer dan twee wielen een weg gebruiken in strijd met bord C7 (geslotenverklaring voor vrachtauto's)
Toelichting:	De overtreding is geautomatiseerd geconstateerd en op een digitale foto vastgelegd door een camera die na het bord C7 is geplaatst. De camera heeft vastgelegd dat het voornoemde voertuig kwam uit de oostzuidoostelijke richting van de Bob Harmslaan en reed in westnoordwestelijke richting naar de Piet Heintunnel. De camera heeft vastgelegd dat het betrokken voertuig het voor hem bedoelde bord C7 negeerde en de geslotenverklaring in reed. Bij gesloten verklaring C7 is het noodzakelijk om een voertuig aan de voorzijde te fotograferen, omdat bij een samenstel van voertuigen het kenteken van het trekkende motorvoertuig moet worden vastgelegd. Daarom is het bord niet zichtbaar op de foto. De foto is genomen na het passeren van het bord. De juiste plaatsing van de verkeersborden wordt maandelijks geschouwd door een BOA. De wegbeheerder heeft geen melding van enige wijziging of bijzonderheid gedaan inzake de bebording, waardoor deze deugdelijk aanwezig was op het moment van overtreding. De omschreven gedraging is door mij, verbalisant, waargenomen aan de hand van fotografische opnamen, vastgelegd door de camera installatie die is geplaatst op de of aan weerszijde van de IJburglaan. Derhalve is betrokkene niet staande gehouden. Cautie is niet genoteerd.

Schikkingsbedrag: € 95,00|

---

Verklaring verbalisant: De omschreven gedraging is door mij verbalisant waargenomen aan de hand van fotografische opnamen, vastgesteld door de camera installatie. Derhalve is betrokkene niet staande gehouden.

---

Opgemaakt op ambtseed/belofte te Amsterdam op 14/06/20  
Dienstnummer: 71909  
Handtekening:



Ontheffingen  
op de dag van waarneming met betrekking tot het waargenomen kenteken  
Geen ontheffingen gevonden.

## Tweede waarnemingsteksten

### A. Snorfiets naar de rijbaan

#### **Feitcode m R 312 c**

als bestuurder van een snorfiets niet de rijbaan gebruiken terwijl dit bij verkeersbesluit, bedoeld in artikel 15, eerste lid, van de wet, is bepaald en dit bij het verkeersteken dat het verplichte fietspad aangeeft met een onderbord is aangeduid (feitcode treedt tegelijkertijd in werking met het Staatsblad dat deze wijziging van het RVV 1990 regelt) 5 lid 8 RVV 1990

#### **Tweede waarnemingstekst Bord verplicht fietspad G11 met onderbord 'snorfietsen niet toegestaan'.**

De overtreding is geautomatiseerd geconstateerd en op een digitale foto vastgelegd door een camera die op enkele meters na bord G11 met onderbord 'snorfietsen niet toegestaan'; is geplaatst.

Per vaste of verplaatsbare camera wordt een aparte unieke tweede waarnemingstekst opgesteld. Bij iedere verplaatsing van de mobiele ANPR camera's wordt de tweede waarnemingstekst per camera aangepast aan de andere locatie, straat en rijrichting.

#### **Modeltekst per cameralocatie:**

Bord verplicht fietspad G11 met onderbord 'snorfietsen niet toegestaan'. De overtreding is geautomatiseerd geconstateerd en op een digitale foto vastgelegd door een camera die op enkele meters na bord G11 met onderbord 'snorfietsen niet toegestaan' is geplaatst.

De camera heeft vastgelegd dat het voornoemde voertuig reed op het fietspad en kwam uit de {automatisch zuidelijke ingevuld} richting van de {automatisch ingevuld} straat en op het fietspad reed in {automatisch noordelijke ingevuld} richting naar {automatisch ingevuld} straat. Voor de kentekenhouder van dit voertuig was ten tijde van de overtreding geen ontheffing afgegeven. De overtreding is vastgelegd met een camera, die zich op enkele meters na het bord G11 met onderbord 'snorfietsen niet toegestaan' bevond. Daarom is het bord niet zichtbaar op de foto. De juiste plaatsing van de verkeersborden wordt maandelijks geschouwd door een BOA en dit wordt in een proces-verbaal vastgelegd. De wegbeheerder heeft geen melding van enige wijziging of bijzonderheid gedaan inzake de bebording waardoor deze deugdelijk aanwezig was op het moment van overtreding.

De omschreven gedraging is door mij verbalisant waargenomen aan de hand van fotografische opnamen, vastgelegd door een camera installatie die ten tijde van de overtreding was geplaatst op de {automatisch invullen "weg"} te Amsterdam. Derhalve is betrokkene niet staande gehouden. Cautie is niet genoteerd.

#### **Modeltekst op ANPR foto:**

**Passagenummer:** <uniek nummer op iedere foto (overtreding)>

**Datum tijd:** DD-MM-2018 HH:MM:SS datum en lokale tijdnotatie

**Locatie:** <straatnaam>, richting <andere straat>.

**Kenteken:** <kenteken> (hier het kenteken zonder liggende strepen)

**Overtreding:** Feitcode R 312 C

## *B. Bromfiets op het fietspad*

### **Feitcode m R 311**

Als bromfietser niet de rijbaan gebruiken bij het ontbreken van een fiets/bromfietspad(G12a)

### **Tweede waarnemingstekst Bord verplicht fietspad G11**

De overtreding is geautomatiseerd geconstateerd en op een digitale foto vastgelegd door een camera die op enkele meters na bord G11 met onderbord; is geplaatst.

Per vaste of verplaatsbare camera wordt een aparte unieke tweede waarnemingstekst opgesteld. Bij iedere verplaatsing van de mobiele ANPR camera's wordt de tweede waarnemingstekst per camera aangepast aan de andere locatie, straat en rijrichting.

### **Modeltekst per cameralocatie:**

Bord verplicht fietspad G11. De overtreding is geautomatiseerd geconstateerd en op een digitale foto vastgelegd door een camera die op enkele meters na bord G11 is geplaatst.

De camera heeft vastgelegd dat het voornoemde voertuig reed op het fietspad en kwam uit de {automatisch zuidelijke ingevuld} richting van de {automatisch ingevuld} straat en op het fietspad reed in {automatisch noordelijke ingevuld} richting naar {automatisch ingevuld} straat. Voor de kentekhouder van dit voertuig was ten tijde van de overtreding geen ontheffing afgegeven.

De overtreding is vastgelegd met een camera, die zich op enkele meters na het bord G11 met onderbord bevond. Daarom is het bord niet zichtbaar op de foto. De juiste plaatsing van de verkeersborden wordt maandelijks geschouwd door een BOA en dit wordt in een proces-verbaal vastgelegd. De wegbeheerder heeft geen melding van enige wijziging of bijzonderheid gedaan inzake de bebording waardoor deze deugdelijk aanwezig was op het moment van overtreding. De omschreven gedraging is door mij verbalisant waargenomen aan de hand van fotografische opnamen, vastgelegd door een camera installatie die ten tijde van de overtreding was geplaatst op de {automatisch invullen "weg"} te Amsterdam. Derhalve is betrokkene niet staande gehouden. Cautie is niet genoteerd.

### **Modeltekst op ANPR foto:**

**Passagenummer:** <uniek nummer op iedere foto (overtreding)>

**Datum tijd:** DD-MM-2018 HH:MM:SS datum en lokale tijdnotatie

**Locatie:** <straatnaam>, richting <andere straat>.

**Kenteken:** <kenteken> (hier het kenteken zonder liggende strepen)

**Overtreding:** Feitcode R 312 C



De overtreding is geautomatiseerd geconstateerd en op een digitale foto vastgelegd door een camera die na het bord G11 met onderbord is geplaatst. De camera heeft vastgelegd dat het voornoemde voertuig kwam uit de oostzuidoostelijke richting van de Amstelveenseweg reed in zuidelijke richting naar de Fred Roeskestraat. De camera heeft vastgelegd dat het betrokken voertuig het voor hem bedoelde bord G11 negeerde ende geslotenverklaring in reed. De foto is genomen na het passeren van het bord. De juiste plaatsing van de verkeersborden wordt maandelijks geschouwd door een BOA. De wegbeheerder heeft geen melding van enige wijziging of bijzonderheid gedaan inzake de bebording, waardoor deze deugdelijk aanwezig was op het moment van overtreding. De omschreven gedraging is door mij, verbalisant, waargenomen aan de hand van fotografische opnamen, vastgelegd door de camera installatie die is geplaatst op de of aan weerszijde van de ..... Derhalve is betrokkene niet staande gehouden. Cautie is niet genoteerd.

Voertuig	
Kenteken	 
Land	NL
Categorie	N3
Merk	SCANIA
Kleur	N.v.t.
Indicatieve snelheid	55 km/u

Passage	
Camera Id	da1ea658-01eb-4f3a-a479-4318a56caaba
Omschrijving	ANPR-01038-A - Rijstrook -1 - IJburglaan
Straat	IJburglaan
Rijstrook	-1
Tijd	12-jun-2020 15:18
Locatie	52.372335, 4.961688

Overtreding	
Status	overgedragen
Gebied	Piet Hein Tunnel
Verkeersbord	C7
Feitcode	R554a
Verbalisant	71909
Boete bedrag	€ 95,00
Feit Tekst	als bestuurder van een motorvoertuig op meer dan twee wielen een weg gebruiken in strijd met bord C7 (geslotenverklaring voor vrachtauto's)
Tweede Overtredingstekst	De overtreding is geautomatiseerd geconstateerd en op een...

Kenmerken		
Kenmerk	Reden	Aangemaakt op
HH20-12345	Verzoek van betrokkene	2020-06-14 07:56



**Privacyverklaring Handhaving snorfiets naar de rijbaan (bromfietsen?)**

Deze specifieke informatie moet worden gelezen in aanvulling op en in samenhang met de algemene informatie over het verwerken van persoonsgegevens door de gemeente Amsterdam en het stedelijk beleidskader privacy en gegevensbescherming.

## 1. Algemeen

De gemeente Amsterdam verwerkt persoonsgegevens op een zorgvuldige en veilige manier in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving. In het document met algemene informatie over het verwerken van persoonsgegevens door de gemeente Amsterdam zijn de uitgangspunten beschreven ten aanzien van de verwerking van persoonsgegevens door de gemeente en is informatie te vinden over hoe u uw rechten kunt uitoefenen. In dit document geven we nadere informatie over de doelen en grondslagen, alsook andere relevante informatie over de verwerkingen ten aanzien van de **Handhaving snorfiets naar de rijbaan**.

Vanwege nieuwe wetgeving of andere ontwikkelingen, past de gemeente regelmatig haar processen aan. Dit kan ook wijzigingen inhouden ten aanzien van het verwerken van persoonsgegevens. Het is daarom raadzaam om regelmatig de documenten met algemene en specifieke informatie over het verwerken van persoonsgegevens door de gemeente Amsterdam te raadplegen. Aan het einde van het document staat aangegeven wanneer deze voor het laatst is aangepast.

## 2. De verantwoordelijke

De bestuursorganen van de gemeente zijn elk verwerkingsverantwoordelijke in de zin van de wet, voor de verwerkingen die door of namens de gemeente worden uitgevoerd. De bestuursorganen van de gemeente zijn de Burgemeester, het college van Burgemeester en Wethouders (college van B&W) en de Gemeenteraad.

Voor de verwerkingen voor de **Handhaving snorfiets naar de rijbaan** is de verwerkingsverantwoordelijke het college van B&W.

De gemeente Amsterdam heeft een Functionaris voor de Gegevensbescherming. U kunt contact met hem / haar opnemen via [Functionaris.Gegevensbescherming@amsterdam.nl](mailto:Functionaris.Gegevensbescherming@amsterdam.nl).

## 3. Verwerken van persoonsgegevens

De gemeente verzamelt en gebruikt verschillende categorieën persoonsgegevens van haar inwoners. Het zal afhangen van de specifieke verwerking welke persoonsgegevens precies zullen worden verwerkt en voor welk doel. Deze en overige relevante informatie voor de **Handhaving snorfiets naar de rijbaan** worden hieronder weergegeven.

### Handhaving snorfiets naar de rijbaan

#### Doel

Het doel van het verwerken van persoonsgegeven voor Handhaving snorfiets naar de rijbaan (en bromfiets op de rijbaan) is het handhaven van:

- de verplichting d.m.v. een verkeersbesluit voor snorfietsen in de gemeente Amsterdam om op de rijbaan te rijden;



- het verbod voor **bromfietsen** om op een fietspad te rijden.

Gepseudonimiseerde gegevens (versleutelde kentekens) worden ook gebruikt voor Dynamisch Verkeersmanagement, zoals monitoring doorstroming corridors. Daarnaast worden de gegevens gebruikt voor het ontwikkelen van beleid, het sturen op organisatorische processen of het toetsen van de kwaliteit van de camera's.

#### Grondslag

De gemeente verwerkt deze persoonsgegevens op basis van de uitvoering van een taak in het algemeen belang.

Het Besluit van 6 juni 2018 tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 ter invoering van de mogelijkheid snorfietsers in bepaalde gevallen te verplichten van de rijbaan gebruik te maken (lokale scheiding fiets en snorfiets), op 1 juli 2018 in werking getreden, geeft de wegbeheerder de mogelijkheid om bij verkeersbesluit de snorfiets vanwege grote drukte op een fietspad of op plaatsen binnen het stelsel van in het verkeersbesluit betrokken fietspaden naar de rijbaan te verplaatsen.

De gemeente Amsterdam heeft van deze bevoegdheid gebruikt gemaakt en bij Verkeersbesluit d.d. 11 december 2018 de verplichting "Snorfiets naar de rijbaan" op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994, ingesteld.

**Bromfiets toevoegen, dan ook dat verkeersbesluit als grondslag toevoegen.**

#### Categorieën persoonsgegevens

Hiervoor gebruikt de gemeente de volgende categorieën persoonsgegevens:

- Kenteken, verzekeringsplaatje
- Foto
- Video
- Datum/tijdstip/locatie
- Naam, rekeningnummer, telefoonnummer en e-mail (in geval van aanvraag/ontheffing)
- NAW (afhankelijk van soort aanvraag/ontheffing)
- BSN of KvK nummer (in geval van aanvraag/ontheffing en/of overtreding)
- Medische gegevens (incidenteel, indien door u bij aanvraag/ontheffing ingevuld)
- Financiële gegevens (incidenteel, indien door u bij aanvraag/ontheffing ingevuld)

#### Ontvangers

De gemeente Amsterdam wisselt in het kader van Handhaving snorfiets naar de rijbaan persoonsgegevens uit met het CJIB en het Openbaar Ministerie in het geval van de bezwaar- en beroepsprocedures bij boetes.

#### Geen doorgifte, geen profilering

De persoonsgegevens worden *niet* buiten de Europese Economische Ruimte (EER) verwerkt. In het kader van Handhaving snorfiets naar de rijbaan worden door de gemeente *géén* profielen gebruikt.

#### Geautomatiseerde besluitvorming

Er vindt geautomatiseerde besluitvorming plaats bij het constateren van overtredingen. Alle overtredingen worden op dit moment echter altijd gecontroleerd door Bijzondere Opsporingsambtenaren.

#### Bewaartermijnen

De gemeente bewaart persoonsgegevens voor zolang dit noodzakelijk is voor de uitvoering van haar taken, of zoals is bepaald in de Archiefwet. Dit betekent dat uw persoonsgegevens die zijn verzameld voor Handhaving snorfiets naar de rijbaan de volgende bewaartermijnen kennen:

**Niet-overtredingen:** Foto's en kentekens van voertuigen, die het verkeersbesluit snorfiets naar de rijbaan of (bromfietsen erbij?) in de gemeente Amsterdam niet overtreden worden zo snel mogelijk van de camera en de server verwijderd en in ieder geval niet langer dan 72 uur na vastlegging bewaard.

**Overtredingen** (boetes): 4 maanden en 6 weken i.v.m. de wettelijke termijnen voor bezwaar en beroep. (Op grond van de Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften (Wahv) dient een overtreder van het verkeersbesluit binnen 4 maanden een beschikking toegestuurd te krijgen. Tegen een beschikking kan gedurende 6 weken bezwaar worden aangetekend.)

**Ontheffingen:** Ontheffingen worden bewaard voor de duur van de verlening van een ontheffing plus 1 jaar. Deze gegevens worden daarna 7 jaar geanonimiseerd bewaard.

**Bezwaarschriften:** 7 jaar i.v.m. accountantscontrole, conform de Archiefwet en de Selectielijst gemeenten en intergemeentelijke organen 2017.

**Toetsen kwaliteit camera's:** Foto's, video en kentekens van een kleine selectie van voertuigen die de camera's zijn gepasseerd, worden bewaard voor de duur van de toetsing en daarna vernietigd.

## 4. Uw rechten uitoefenen en klachten

### **Inzage in uw persoonsgegevens**

U kunt uw eventuele overtredingsfoto, uw aanvraag en uw ontheffing inzien via de volgende link: <https://ontheffingen.amsterdam.nl/publiek/>

Als burger of belanghebbende kunt u ook uw overige rechten op basis van de AVG bij de gemeente Amsterdam uitoefenen. Voor meer informatie over het uitoefenen van uw rechten, kunt u contact met ons opnemen. Kijk op de [website](#) voor de diverse mogelijkheden. Wanneer u een klacht heeft over het handelen van de gemeente Amsterdam, kijk dan op deze [webpagina](#).

## 5. Contact

Mocht u nog vragen hebben, die niet in dit document, noch in het document met algemene informatie, worden beantwoord, of om een andere reden contact willen opnemen met de gemeente in het kader van privacy of gegevensbescherming, neem dan contact op via [het algemene contactformulier](#).

De gemeente Amsterdam heeft een Functionaris voor de Gegevensbescherming. U kunt contact met hem / haar opnemen via [Functionaris.Gegevensbescherming@amsterdam.nl](mailto:Functionaris.Gegevensbescherming@amsterdam.nl).

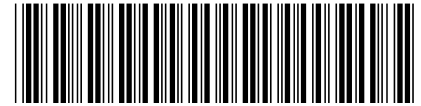
## **6. Wijzigingen**

Dit document is vastgesteld op XX januari 2020.



Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Leden van de gemeenteraad



Datum 19 november 2020  
Ons kenmerk V&OR/UIT/2020007404  
Behandeld door [REDACTED], Verkeer en Openbare Ruimte, o6 [REDACTED], [REDACTED]@amsterdam.nl  
Onderwerp Stand van zaken snorfiets naar de rijbaan met helmplicht

Geachte leden van de raad,

Graag informeer ik u over de stand van zaken van het snorfietsbeleid en de vervolgstappen. We zijn verheugd dat de maatregel Snorfiets naar de rijbaan positief bijdraagt aan de verkeersveiligheid en de doorstroming op fietspaden. De maatregel is ruim anderhalf jaar geleden ingevoerd. Ook in 2020 is het aantal ongevallen waarbij een snorfiets is betrokken verder gedaald.

### **Doorpakken op naleving van de maatregel**

Voor het naleven van de regels en het stimuleren van het juiste gedrag is handhaving belangrijk. Resultaten uit een tussentijdse meting op straat, uitgevoerd naar aanleiding van schriftelijke vragen door raadsleden Schreuders en Bakker, laten zien dat in totaal 73% van de snorfietsers zich aan de rijbaan- en helmregel houdt. Echter, 11% van de snorfietsers houdt zich geheel niet aan de nieuwe regels en rijdt zowel op het fietspad als zonder helm. Dit is een kleine verslechtering ten opzichte van de meting in september 2019, toen het 8% betrof. Het college wil daarom de handhaving intensiveren door digitaal te handhaven op plekken waar overtredingen vaak voorkomen.

### **Start pilot digitaal handhaven Snorfiets naar de rijbaan**

Handhaving door boa's en politie-inzet is relatief kostbaar en gaat ten koste van andere handhavingsprioriteiten, zoals corona, alcoholmisbruik, roodlichtnegatie en snelheidsovertredingen. Digitaal handhaven kan ervoor zorgen dat we de handhaving op het naleven van de snorfietsregels structureel kunnen intensiveren, om zo het gewenste gedrag te stimuleren en de verkeersveiligheid verder te vergroten. Als eerste gemeente in Nederland starten we daarom begin 2021 met digitaal handhaven als pilot. Tien camera's worden ingezet op plekken waar de maatregel structureel wordt overtreden. Doel van de pilot is om te leren of dit een effectieve handhavingsmethode is. De pilot heeft een looptijd van twaalf maanden, waarna de resultaten worden geëvalueerd.

**De maatregel in andere gebieden**

Aan het college is door het dagelijks bestuur van stadsdeel Nieuw-West gevraagd om de maatregel snorfiets naar de rijbaan op meer plekken in te voeren zoals in stadsdeel Nieuw-West, buiten de ring A10. Dit voorstel wordt meegenomen bij de afwegingen die worden gemaakt in het kader van de aanscherping van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid, dat in het voorjaar aan de Raad zal worden aangeboden.

Daarnaast is bij de invoering toegezegd de uitzonderingspositie van de belangrijkste doorstromingswegen te heroverwegen. Dit zijn onder meer de Weesperstraat, Stadhouderskade, Kattenburgerstraat, de Schellingwouder- en Amsterdamsebrug. Deze wegen zijn essentieel voor de afwikkeling van het verkeer in de stad. Het gaat hier om plusnet autocorridors. Deze heroverweging vergt zorgvuldig onderzoek en wordt daarom meegenomen bij het verkeersonderzoek dat wordt uitgevoerd in het kader van de Pilot knip Weesperstraat, dit voorjaar.

**Nieuwe meting volgt nog**

In de raadsbrief van 10 december 2019 heeft het college toegezegd dat één jaar na invoering een nieuwe meting zou plaatsvinden. Deze meting stond gepland voor april 2020. De Coronamaatregelen zorgden dit voorjaar echter voor een totaal ander verkeersbeeld. Daarom is besloten de nieuwe meting voorlopig te verplaatsen naar april 2021, twee jaar na invoering.

**Wethouders G4 roepen kabinet op om haast te maken met helmplicht**

Voor de verkeersveiligheid is het dragen van een helm van grote betekenis. Al jarenlang pleit Amsterdam voor een landelijke helmplicht. Vanwege de maatregel snorfiets naar de rijbaan zijn we anderhalf jaar geleden als eerste in Nederland gestart met een helmplicht binnen de ring A10. Het kabinet heeft eerder aangegeven de helmplicht landelijk in te willen voeren, waarmee Amsterdam ook buiten de ring A10 een helmplicht zal krijgen voor snorfietsers. Nu de minister onlangs heeft aangegeven de invoering uit te willen stellen naar 2021, heb ik samen met de andere G4 wethouders Verkeer aangedrongen bij de minister om nog voor de kerst de helmplicht voor snorfietsers in te stellen.

Uiteraard zal ik u informeren over de verdere ontwikkelingen.

Met vriendelijke groet,



Sharon A.M. Dijkma  
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit

## Plan van Aanpak pilot digitale handhaving brom- en snorfiets van het fietspad

Aan CVOM  
 Kopie aan [redacted] (Kenniss en Kaders)  
 [redacted] (Toezicht Handhaving en Openbare Ruimte)  
 Auteur [redacted], Verkeer en Openbare Ruimte, 06 [redacted], [redacted]@amsterdam.nl  
 Bijlagen
 

1. Verkeersbesluit SNOR (inclusief borden)
2. Concept proces verbaal G11 SNOR (concept)
3. Voorbeeld brondocument beschikking (concept)
4. Voorbeeld digitale overtredingsopname (concept)
5. Privacyverklaring (concept)

 Datum 23 juli 2021  
 Versie 0.1

**Betreft:** Pilot digitale handhaving van snorfiets naar de rijbaan en bromfiets op het fietspad (G11 bord met onderbord, RVV1990) voor gemeente Amsterdam voor de duur van 1 jaar

**Aanvraag:** Instemmen met pilot digitale handhaving van snorfiets naar de rijbaan en bromfiets op het fietspad (G11 bord met onderbord, RVV1990) voor gemeente Amsterdam

### I. Situatie

Op 11 december 2018 is het verkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht (SNOR) gepubliceerd. Voor de bromfiets geldt al sinds 15 december 1999 dat bromfietsen de rijbaan moeten gebruiken in plaats van het fietspad of fietsstrook, tenzij anders aangegeven.  
 Per 8 april 2019 moeten snorfietsers met helm op de rijbaan rijden op de meeste wegen binnen de ring A10. Voor alle fietspaden waar deze maatregel geldt is een verkeersbesluit genomen en met onderborden onder de fietspadborden (G11) aangegeven waar snorfietsers met helm op de rijbaan moeten rijden. Na een wenperiode van een aantal weken is vanaf 3 juni 2019 gestart met gemeentelijke handhavers (en in de eerste weken ook door de politie) op zowel de positie op de rijbaan als de bijbehorende helmplicht voor snorfietsers. De maatregel is onderdeel van het programma Verkeersveiligheid2016-2021. Doel is om de drukke fietspaden veiliger te maken door de snorfietser naar de rijbaan te verplaatsen. Begin 2020 is de maatregel positief geëvalueerd: Daarbij is een verbetering van de verkeersveiligheid, doorstroming, [leefbaarheid](#) en drukte op de fietspaden waargenomen.

Er is een sterke daling van het aantal geregistreerde ongevallen met letsel waar een snorfietser bij betrokken is. Toch blijft het percentage dat de maatregel naleeft hangen tussen de 70 tot 80 % (juni 2020). Deze pilot heeft vanwege prioriteiten omtrent corona en het verkeersbeeld een tijd stilgelegen.

Nu de coronamaatregelen weer versoepeld worden en het drukker wordt op de fietspaden, neemt ook het aantal overtredingen van snorfietsers op het fietspad toe. Bovendien zien we ook steeds meer bromfietsers op het fietspad. In het kader van efficiency, verkeersveiligheid en om het gewenste gedrag verder te verhogen wil de gemeente Amsterdam graag snel aan de slag met een pilot digitaal handhaven van deze maatregel. Doel van deze pilot is om de effectiviteit op gedrag te meten en de naleving van de maatregel te vergroten.

Deze aanvraag is voorbesproken tussen gemeente en OM op 26 november 2020, vanwege de bijzondere omstandigheden door corona is de pilot uitgesteld tot medio 2021.

**Met opmerkingen** [redacted] Met wie is dit precies besproken? AP Amsterdam?

Voor wat betreft het instellen van een geslotenverklaring / afstemmen capaciteit op straat is dat ook de juiste partij hiervoor. Voor wat betreft de *digitale* handhaving moet dat de CVOM zijn. Plan ligt nu bij ons ter goedkeuring dus dat is goed. Na akkoord van het plan (en bespreking in de driehoek) dient de CVOM nog akkoord te geven op een aantal aan te leveren documenten (voorbeeld foto's, PV's etc). Pas na dát akkoord kan de daadwerkelijk aanvang van start gaan. Dat heeft er mee te maken dat alle beroepen tegen deze zaken door de CVOM worden afgedaan en hier (naar verwachting) een vrij grote zaakstroom zal ontstaan. We willen dus dat deze kwalitatief en juridisch helemaal in orde is.

**Met opmerkingen** [redacted] : Dit is besproken met [redacted] van AP Amsterdam. Akkoord gegeven in subdriehoek verkeer op donderdag 16 september, onder voorbehoud van schriftelijk definitief akkoord op definitieve stukken.



## II. Stappenplan

De stappen t.b.v. het naleven van het verbod zijn gebaseerd op de 3E benadering die door het OM wordt gehanteerd: **education, engineering** en **enforcement**, dat wil zeggen, communicatie/voorlichting, technische aanpassingen en handhaving. Hieronder worden de inspanningen die zijn gepleegd per onderwerp benoemd.

De gemeente Amsterdam hanteert als uitgangspunten de volgende beleidscontext voor deze pilot:

- Per 15 december 1999 moeten bromfietsen de rijbaan gebruiken in plaats van het fietspad of fietsstrook, tenzij anders aangegeven
- Verkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan (december 2018)<sup>1</sup>
- Masterplan Handhaving en Reiniging 2019-2022 (december 2019)<sup>2</sup>  
In het Masterplan Handhaving en Reiniging wordt onder andere ingezet op doorbraak lijn 3:  
Doorbraak 3: digitaal krijgt prioriteit
- Het beleidskader digitale handhaving geslotenverklaring en voetgangersgebieden 2018. Het betreft hier namelijk praktisch een zelfde type handhaving, waardoor bijna alle eisen die daar gelden ook één op één voor deze handhaving gelden.
- Collegebesluit, invulling doorbraak 3 digitaal krijgt prioriteit (september 2020)
  - Uitbreiding van het kentekencameranetwerk met 68 camera's langs de S100 en het stadshart
  - Starten met een 1 jarige pilot handhaving SNOR / BROM met mobiele kentekencamera's. Doel is efficiency handhaving maatregel SNOR vergroten en naleving/gedrag verder verbeteren.

### 1. Education

De maatregel vraagt de snorfietser om twee nieuwe gedragingen:

1. Rijden op de rijbaan;
2. Het dragen van een helm.

Hierover zijn snorfietsers in Amsterdam en omliggende gemeenten voorafgaand aan invoering uitgebreid geïnformeerd.

Voor de bromfiets geldt al sinds 15 december 1999 dat bromfietsen de rijbaan moeten gebruiken in plaats van het fietspad of fietsstrook, tenzij anders aangegeven

In de jaren voorafgaand aan invoering van de maatregel SNOR is uitgebreid onderzoek gedaan naar de gebruikers van de snorfiets. Daaruit is gebleken dat deze groep zeer divers van aard is: jongeren, forensen, zakelijk verkeer, ouderen etc.. Uit die analyse is ook naar voren gekomen hoe deze groepen aankijken tegen de voorgenomen maatregel. Zo bleken de ouderen over het algemeen minder bezwaar te hebben tegen de helmplicht, maar wel tegen het rijden op de rijbaan. En voor jongeren gold precies het omgekeerde. In de communicatie en campagnes van de gemeente over de maatregel hebben we daar rekening mee gehouden. De communicatie en campagne over de maatregel heeft de gemeente in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam uitgevoerd, zodat vrijwel alle snorfietsers die in Amsterdam rijden benaderd worden: zowel de Amsterdammers als de snorfietsers afkomstig uit de buurgemeenten. De RDW heeft adressen aangeleverd waar snorfietsen geregistreerd staan en al deze adressen hebben de afgelopen jaren meerdere brieven ontvangen waarin de snorfietseigenaren geïnformeerd zijn over de (voorgenomen) plannen van de gemeente. Zowel over de invoering van de milieuzone van brom- en snorfietsen als de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan. Daarnaast zijn in de maanden voorafgaand aan de invoering per 8 april 2019 meerdere zeer grootschalige campagnemomenten geweest over de maatregel via (social)

<sup>1</sup> Staatscourant, 2018. Verkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht te Amsterdam. <https://www.amsterdam.nl/snorfiets-rijbaan/verkeersbesluit-snor/>

<sup>2</sup> Gemeente Amsterdam, 2019. Masterplan Handhaving en Reiniging [https://openresearch.amsterdam/image/2020/1/9/masterplan\\_handhaving\\_en\\_reiniging\\_december\\_2019.pdf](https://openresearch.amsterdam/image/2020/1/9/masterplan_handhaving_en_reiniging_december_2019.pdf)

**Met opmerkingen** : Tevens als uitgangspunt het volgende hanteren:  
Het beleidskader digitale handhaving geslotenverklaring en voetgangersgebieden 2018. Het betreft hier namelijk praktisch een zelfde type handhaving, waardoor bijna alle eisen die daar gelden ook één op één voor deze handhaving gelden.



## Gemeente Amsterdam

media en op straat. Daarnaast is een promotieteam langs de scholen in Amsterdam gegaan om o.a. met behulp van VR-brillen de maatregel toe te lichten en scholieren te informeren over wat er van de snorfietser vanaf 8 april 2019 in Amsterdam verwacht wordt. Dit zorgde voor een hoog kennisniveau van de nieuwe geldende regels. Uit de evaluatie van de maatregel bleek dat er na invoering circa 97% bekendheid was over de regels van SNOR.<sup>3</sup>

### 2. Engineering / inrichting

- A. Voor elk fietspad in Amsterdam is voorafgaand aan invoering de drukte vastgesteld en is beoordeeld of verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan de beste oplossing is (o.a. qua nut/noodzaak, veiligheid, consistentie van beleid en verkeersdoorstroming). In het verkeersbesluit zijn al deze fietspaden benoemd. Die fietspaden zijn voorzien van het onderbord 'snorfietsen niet toegestaan'.
- B. Alle fysieke ingrepen (doorsteekjes, bebording) zijn in kaart gebracht en voor elke locatie waar de snorfiets tussen rijbaan en fietspad moet wisselen is afgewogen waar dit het beste en meest veilig kan gebeuren. De nieuwe 'wissellocaties' zijn allemaal door de Centrale verkeerscommissie (CVC) beoordeeld.
- C. Belangengroepen (voor- en tegenstanders) zijn gedurende de voorbereiding meerdere keren uitgenodigd om met de gemeente over de maatregel in gesprek te gaan tijdens de zogeheten 'ronde tafelbijekomsten'. De uitkomst van deze gesprekken zijn gebruikt in de verdere voorbereidingen van de maatregel en om verdere optimalisaties uit te voeren.
- D. In augustus/september 2018 kon eenieder een zienswijze indienen op het ontwerpverkeersbesluit. Hiervan hebben bijna 4700 mensen gebruik gemaakt. Deze zienswijzen zijn stuk voor stuk bekeken en beantwoord met een Nota van Beantwoording. Ook hiermee hebben we een check gedaan op ons beleid en nog enkele optimalisaties doorgevoerd.
- E. In de periode rond 8 april 2019 stond een speciaal email-adres open voor vragen, meldingen en opmerkingen over de maatregel. Daarnaast heeft de gemeente signalen van verkeersregelaars op straat, (social) media en eigen bevindingen op straat gebruikt om de invoering verder te optimaliseren waar nodig. Denk daarbij bijvoorbeeld aan aanvullende, verduidelijkende bebording die is aangebracht op de fietspaden die zijn uitgezonderd van de maatregel. En aan aanvullende wegmarkeringen die op enkele locaties zijn aangebracht om de snorfietser op weg te helpen.
- F. De maatregel is uitgebreid gemonitord en geëvalueerd. De eerste rapportage daarvan is eind 2019 naar de Raad gestuurd. In oktober 2020 is een nieuwe meting gepubliceerd met betrekking tot naleving en stand van zaken tot de maatregel.

### 3. Enforcement

- A. Handhavingsstrategie: Om de snorfietzers de tijd te geven aan de nieuwe verkeerssituatie te wennen, maar uiteindelijk wel ervoor te zorgen dat de maatregel wordt nageleefd is gekozen voor een handhavingsstrategie die uitgaat van informeren, naar waarschuwen, naar sanctioneren. Deze strategie is in gezamenlijkheid afgesproken met gemeente, OM en politie.
- B. Inzet verkeersregelaars: Naast het informeren via de brieven en uitgebreide campagne, stonden direct na invoering vanaf 8 april 2019 op cruciale locaties in de stad verkeersregelaars klaar om snorfietzers en andere weggebruikers te wijzen op de nieuwe verkeerssituatie. Na enkele weken kwam de nadruk van de inzet van deze verkeersregelaars meer te liggen op het waarschuwen van de snorfietzers die in overtreding waren. Na een wenperiode van 8 weken is per 3 juni 2019 gestart met handhaving (sanctionering). Zowel door boa's als door politie.

<sup>3</sup> Delta, 2020. Rapportage Kennis, houding en gedrag Snorfiets naar de rijbaan in Amsterdam <https://www.amsterdam.nl/snorfiets-rijbaan/evaluatie/>

**Met opmerkingen** : Is deze ook inzichtelijk? Of is het bestand dat je nog na had gemaaild (rapportage uit augustus) een nieuwere versie hiervan?

**Met opmerkingen** : Verwijzing raadsbrief: zie bijlage.





## Gemeente Amsterdam

- C. Inzet boa's: Voor SNOR is er bevoegdheid gekomen in domein I om te handhaven op rijdend verkeer. In de zomerperiode in 2020 is zeer intensief gehandhaafd op positie op de rijbaan en op helmplicht door zowel politie als de gemeentelijke handhavers. Daarna is er een mindering van inzet geweest. In de volgende figuur is het percentage naleving in de loop der tijd weergegeven

		helm	geen helm	totaal
Nulmeting april 2019 (voor start handhaving)	rijbaan	0%	2%	2%
	fietspad	0%	98%	98%
	totaal	0%	100%	100%
Tweemeting september 2019	rijbaan	75%	4%	79%
	fietspad	13%	8%	21%
	totaal	88%	12%	100%
Driemeting juni 2020	rijbaan	73%	7%	80%
	fietspad	9%	11%	20%
	totaal	82%	18%	100%

Fig. 1. Overzicht van metingen naleving Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht

Uit dit overzicht blijkt dat in juni 2020 in totaal 73% van de snorfietzers zich aan zowel de rijbaan- als helmregel houdt. Daarnaast blijft 11% van de snorfietzers zich niet aan de nieuwe regels houden en rijdt op het fietspad en zonder helm. Dit is een kleine verslechtering ten opzichte van de tweemeting in september 2019, toen het 8% betrof. In totaal rijdt 80% van alle getelde snorfietzers op de rijbaan (dat was 79% eind 2019). Daarnaast draagt momenteel gemiddeld 82% van de snorfietzers op de rijbaan een helm (dat was 88% eind 2019). Als o meting voor deze pilot is begin juli 2021 een nieuwe telling verricht om voor de 10 locaties de huidige stand van naleving te meten. Uit deze meting bleek dat het percentage snorfietzers dat de maatregel naleeft recentelijk is gedaald. Voor zowel rijden op de rijbaan als de helmplicht samen tussen de 46 en 62%, terwijl dit in 2020 rond 76% was. Voor rijden op de rijbaan tussen de 70 tot 82%, terwijl dat in 2020 rond de 80% was. Voor de helmplicht 53 tot 78%, terwijl dat in 2020 rond de 80% was

De maatregel SNOR zit inmiddels in het integrale handhavingsspakket van gemeentelijke boa's en politie. Gedurende het jaar zijn er periodiek brom- en snorfietzcontroles. Gemeentelijke handhavers controleren gezamenlijk met politie en handhaven dan op constructiesnelheid, rijden op de rijbaan en het dragen van een helm. Het Verkeershandhavingsteam van de politie controleert daarnaast ook op het dragen van een helm tijdens reguliere rondes en verkeerscontroles. Er blijken notoire plekken te zijn waar snorfietzers doorsteken of op de fietspaden blijven rijden. Handhaving is niet altijd direct ter plekke en daarmee niet 24/7 beschikbaar op overlastgevende locaties. In de volgende figuur is het aantal uitgeschreven boetes weergegeven.

2019	januari	februari	maart	april	mei	juni	juli	augustus	september	oktober	november	december
rijbaan						1881	628	546	594	328	350	342
helmplicht	maatregel nog niet ingevoerd					167	69	27	24	20	41	28

2020	januari	februari	maart	april	mei	juni	juli	augustus	september	oktober
rijbaan	279	199	171	99	334	312	187	223	474	189
helmplicht	56	24	31	26	68	52	23	30	93	51

Fig 2 Het aantal sancties voor snorfiets naar de rijbaan met helmplicht in 2019 en 2020

In 2021 is het aantal boetes weer omlaag gegaan vanwege coronaprioriteiten en het rustigere verkeersbeeld. De verwachting is dat door de toenemende drukte, de afbouw van corona maatregelen de druk op fietspaden en snorfietsovertredingen in de loop van het jaar weer toenemen. Daarom is het van belang dat we snel inzetten op deze pilot digitale handhaving, om te voorkomen dat ongewenst onveilig rijgedrag op fietspaden in grote mate terugkeert.

### Tabel met opmaak

**Met opmerkingen** : Dit is op basis van totale aantal passanten neem ik aanl zijn er ook concrete aantallen te noemen ipv percentages?

**Met opmerkingen** : We hebben gekozen voor percentages, omdat metingen anders onderling niet goed vergelijkbaar zijn. In de tekst zijn de gegevens van de laatste meting toegevoegd.



## Gemeente Amsterdam

### III. Voorwaarden waaronder deze aanvraag wordt gedaan:

1. **Juridische grond:** verkeersbesluit (ZD2018-008273 zie bijlage 1) is van kracht, zie ook bijlage
2. **Privacy:** de privacycheck is uitgevoerd (collega [redacted]) en de privacyverklaring is op orde en **publicatie / aanpassing moet nog worden gepubliceerd.**
3. **Bebording op orde:** De bebording is rechtsgeldig en correct geplaatst. Voor de locaties waar de 12 camera's komen zullen aanvullende waarschuwingsborden komen te staan. (bijlage D).
4. **Proportionaliteit:** de verwachte impact op de interne organisatie is met de afdeling Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte van de gemeente afgestemd. Dit betreft de inzet van BOA's en administratie.
5. **Efficiëntie:** de wijze van handhaving middels camera's kan technisch per direct worden ingezet. Dit betreft inzet aanwezige camera's: 10 bestaande handhavingcamera's die voor de milieuzone BROM/SNOR worden ingezet. Na 1 jaar wordt de pilot geëvalueerd en bepaald of de maatregel een succes is.
6. **Ontheffingen:** middels een whitelist zijn de ontheffingen opgenomen (minder dan 100).

### IV. Het verwerken van de overtredingen

De basis voor het verwerken van de overtredingen zijn de technische en juridische randvoorwaarden uit Beleidskader digitale handhaving geslotenverklaringen en voetgangersgebieden (versie augustus 2018). Hieronder wordt de wijze van invulling benoemd.

#### Toelichting Algemeen proces-verbaal

In bijlage E is het concept proces verbaal opgenomen in het kader van de bezwaarafhandeling van de boetes voor overtreding van het verbod.

#### Toelichting camera's

De bedoelde camera's worden naast handhaving G-borden met onderbord gebruikt voor de bestaande digitale handhaving van milieuzone brom/snor. Dat betekent dat een **burger/betrokkene** dus meerdere boetes kan krijgen per overtreding, voor zowel milieuzone als plek op de weg (fietspad of rijbaan). Het digitaal handhaven op de helmplicht is vooralsnog technisch niet mogelijk, maar binnen deze pilot vragen we de mogelijkheid om ook hiervoor te handhaven. Door middel van beeldherkenning in combinatie met de 100% check op de beelden van overtredingen kan hier ook digitale handhaving voor ontwikkeld worden.

Ook worden binnen deze proef de 10 bestaande milieuzonecamera's (en mogelijk ook vaste camera's) gebruikt (die al aanwezig zijn in de stad), zodat er een groter aantal camera's actief handhaaft op BROM/SNOR van het fietspad. **Alle kosten voor aanschaf en beheer van camera's worden volledig door de gemeente gedragen. Op alle van toepassing zijnde overige randvoorwaarden van het OM wordt ook voldaan.**

#### Locaties

Ten aanzien van de plek van de 10 nieuwe camera's is in Amsterdam gekozen om deze verspreid door de stad te plaatsen binnen het projectgebied van het verkeersbesluit SNOR, daar waar de knelpunten met handhaving het grootst zijn. De camera's lezen op deze wijze de kentekens van de achterzijde van de voertuigen die op de fietspaden rijden. De gemeente Amsterdam zal hiertoe een **maandelijks** bordenschouw houden waarbij de plaatsing en aanwezigheid van de borden door een BOA zal worden gecontroleerd (100% van de waargenomen overtredingen). De bevindingen zal de BOA vastleggen in een zgn. 'schouw proces-verbaal'. De ANPR camera's hebben een zeer hoog betrouwbaarheidsniveau en worden uitgebreid getest met een proefperiode van 2 weken om de kwaliteit van de beelden te controleren en kalibreren voordat deze in gebruik worden genomen. Voor BROM wordt op dezelfde locaties gehandhaafd als SNOR.

*Voorgestelde locaties pilot SNOR/BROM*

**Met opmerkingen** [redacted]: Wie krijgt hier ontheffing voor? Politie en BOA's, of ook andere partijen? Is dit iets dat kan worden aangevraagd of wat een besloten groep betreft?

**Met opmerkingen** [redacted]: Vragen we nog even na.

**Met opmerkingen** [redacted]: In het beleidskader worden er ook een groot aantal randvoorwaarden en eisen benoemd. Zouden jullie daar ook stapsgewijs nog iets uitgebreider op in kunnen gaan? Bijv. over de termijnen waarin zaken zijn beoordelaars door een BOA, de waartermijn, dat de gemeente de kosten op zich neemt, etc etc. Een aantal van die punten worden op een aantal plekken in dit document behandeld, maar niet allemaal.

**Met opmerkingen** [redacted]: Punten zijn beantwoord op pagina 5, pagina 7 en bijlage A. Bebodingsplan wordt nog aangeleverd.

**Met opmerkingen** [redacted]: Een verbalisant kan óók een boete krijgen, maar ik denk dat je burger/betrokkene bedoelt!

**Verwijderd:** verbalisant

**Met opmerkingen** [redacted]: Waar staat de camera precies op gericht; ik neem aan het fietspad. Als dan tevens gecontroleerd gaat worden op helmplicht worden snorfietsers die wél op de rijbaan rijden, 100% niet gepakt voor het rijden zonder helm vs snorfietsers die op het fietspad rijden zonder helm. Is nagedacht over die oneerlijkheid? Wordt er dan tevens met BOA's op straat gehandhaafd om die andere groep aan te pakken, of ontspringen deze volledig de dans? Of zie ik dit verkeerd en staat de camera op meerdere rijstroken gericht (zowel rijbaan als fietspad)

**Met opmerkingen** [redacted]: Een deel van de camera's staat zowel op rijbaan als fietspad gericht. Dit wordt nu nog uitgewerkt.

**Met opmerkingen** [redacted]: Zal deze waarneming op alle momenten goed te doen zijn (dus ook in slechte omstandigheden, nacht foto's, regen/sneeuw/mist etc). Vaak zijn de foto's op die momenten dermate donker dat enkel het kenteken en de contouren goed via infrarood zijn te zien. Als dat het geval is, zullen er momenten zijn waarop er een bijna 0% pakkans is, tegenover momenten waarop deze pakkans juist bijna 100% is. Is hier over nagedacht; er ontstaat dan een zekere oneerlijkheid en scheefheid. Wordt dat 'gat' in de handhaving dan opgevangen met extra handhaving op straat in deze tijdvakken bijv. of? Hoe kijken jullie daar tegenaan.

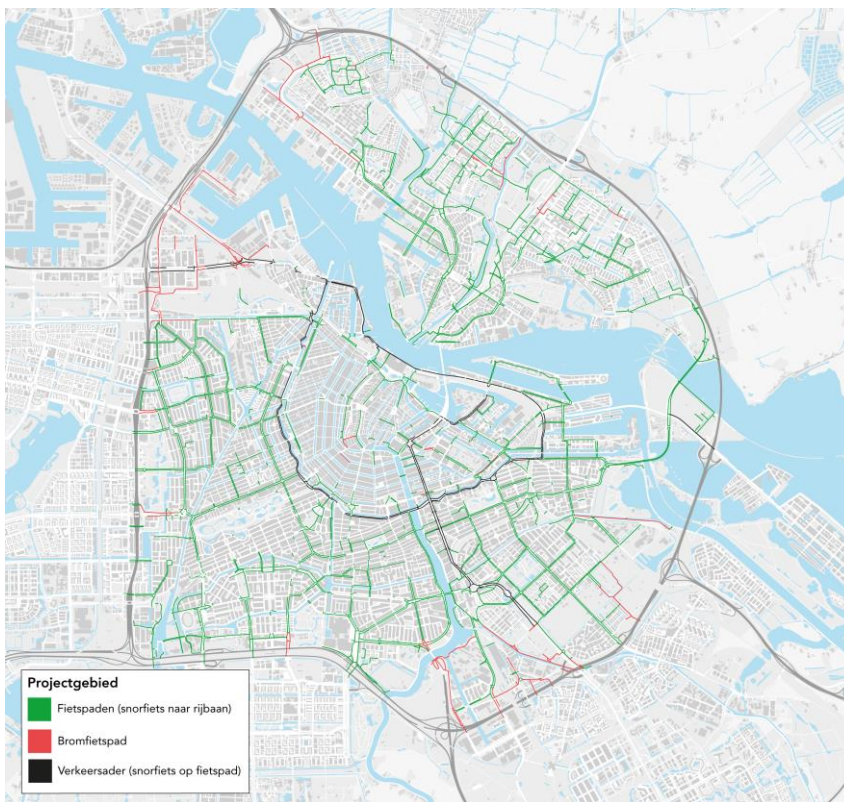
**Met opmerkingen** [redacted]: Het is voor iedereen gelijk, dus geen oneerlijkheid. Het is niet proportioneel gezien de aantal overtredingen in de nacht en overdag.



## Gemeente Amsterdam

Voor de proef worden 10 nieuwe verplaatsbare camera's geplaatst binnen het geldende verkeersbesluit op basis van de volgende criteria. Ze zullen rouleren binnen het projectgebied gedurende het jaar van de proef op basis van :

- Drukke routes voor fietsers, risico op verkeersongevallen met mengen SNOR
- Input stadsdelen en fietsersbond
- Handhavingslijst 'hotspots' THOR 2019
- Klachten en overlast
- Lastig te handhaven locaties door boa's (uit het centrum gelegen)



### Helmplicht

Op dit moment is het nog niet technisch mogelijk om voor BROM/SNOR de helmplicht te detecteren met de huidige software. Toch willen we binnen deze proef verkennen en testen of de helm ook gedetecteerd kan worden met beeldherkenningssoftware. Indien mogelijk willen we ook digitaal sanctioneren hierop, wederom met de 100% check op de beelden.



## Gemeente Amsterdam

### Toelichting verwerking digitale gegevens

De overtredingen van het verbod op snorfietsen op fietspaden oftewel de hits komen in de zgn. handbak, d.w.z. dat een BOA alle foto's handmatig moeten beoordelen/controleren. Deze BOA doet zelf de waarneming van de strafbare gedraging en stuurt deze door naar het CJIB, zie bijlage **pm**. De foto's van voertuigen die geen overtreding hebben begaan worden zoals voorgeschreven binnen 72 uur verwijderd uit de systemen. De overtredingsfoto's met overige zaakgegevens zullen voor een periode van 4 maanden en 6 weken worden bewaard in de handhavingssystemen van de gemeente Amsterdam. Na deze periode van 4 maanden en 6 weken is de beschikking die door het CJIB als verwerker van de gemeente is uitgebracht definitief geworden of is een bezwaarprocedure gestart door de vermeende overtreder. In dat laatste geval zijn de persoonsgegevens doorgegeven aan het Openbaar Ministerie en wordt zij verwerkingsverantwoordelijk. De noodzaak van het OM om gedurende de bezwaar- en beroepsprocedure de betreffende persoonsgegevens te bewaren, heeft geen invloed op de bewaartermijn voor de gemeente. Voor de gemeente is het daarom nodig de gegevens van overtreeders 4 maanden en 6 weken te bewaren; de gemeente heeft geen grond om deze gegevens langer te bewaren.

Overtreders krijgen de mogelijkheid om op aanvraag een kopie van de overtredingsfoto te krijgen. Dit kan zowel telefonisch als per e-mail.

De overtredingsfoto's zullen de volgende informatie bevatten en daarmee voldoen deze aan de eisen van het lokaal OM en parket CVOM:

- uniek fotonummer;
- kenteken van voertuig;
- contouren van voertuig;
- datum (dd/mm/jjjj) en tijdstip;
- straat, plaats, rijstrook, rijrichting en cameranummer (volgens BPS);
- feitcode overtreding (R312C)

### Planning en proces

- 23 juni kennismaken in subdriehoek verkeer en handhaving. Opmerkingen worden verwerkt en besproken met CVOM.
- Augustus instemmen subdriehoek verkeer en handhaving (definitief PVA)
- 16 september is ingestemd in subdriehoek verkeer, onder voorbehoud van definitieve instemming op basis van definitieve stukken.
- September start voorbereiding pilot (bebording, plaatsing camera's, programmering, kalibratie, informatiecampagne)
- Oktober start handhaving pilot

Met opmerkingen  Notatie dd/mm/jjjj



## Gemeente Amsterdam

### Bijlage A Proces van digitale handhaving gemeente Amsterdam SNOR

Het handhavingproces digitaal handhaven SNOR is grotendeels gelijk aan de milieuzone BROM/SNOR:

#### 1. Registratie snorfiets op fietspad door camera en identificatie van kenteken

ANPR camera maakt foto en slaat die op in geheugen gedurende maximaal 72 uur; identificeert kenteken en geeft dit door aan de ANPR server.

#### 2. Uitsplitsing Nederlandse en buitenlandse kentekens

De ANPR server stelt kentekengegevens vast van snorfietzers op het fietspad. Kentekengegevens en voertuigtype worden opgeslagen voor verkeersanalyse. Kentekengegevens worden **dagelijks** doorgegeven aan Handhaving en Toezicht.

#### 3. Vaststelling overtreding door Handhaving en Toezicht

Binnen 24 uur na de registratie bepaalt Handhaving en Toezicht of sprake is van een overtreding. Wordt geen overtreding geconstateerd, dan worden kentekengegevens onmiddellijk verwijderd. Bij overtreding wordt de foto opgehaald van de ANPR camera en opgeslagen. Een boa inspecteert de kwaliteit van de beelden en stuurt bij voldoende bewijs de kentekeninformatie door naar het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) van het Openbaar Ministerie. Gedurende de pilot worden alle camerabeelden gecontroleerd voordat het CJIB ze verkrijgt.

#### 4. Verzenden waarschuwingsbrief bij eerste overtreding

Eigenaren van voertuigen die worden betrapt op het rijden op het fietspad krijgen na hun eerste overtreding een waarschuwingsbrief thuisgestuurd. Deze brief zal onder opdracht van Handhaving & Toezicht worden verstuurd. Hiervoor zal gewerkt worden conform de wettelijke eisen met betrekking tot privacy.

#### 5. Bekeuren door CJIB bij recidive

Eigenaren van voertuigen die worden betrapt op het rijden op het fietspad zonder ontheffing krijgen na hun tweede overtreding – en na ontvangst van een waarschuwingsbrief - via het CJIB automatisch een bekeuring van €95,- thuis gestuurd.

#### 6. Bezwaarprocedures via het CVOM

Als kentekenhouders bezwaar maken tegen een bekeuring, verzorgt de Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) de afhandeling hiervan.

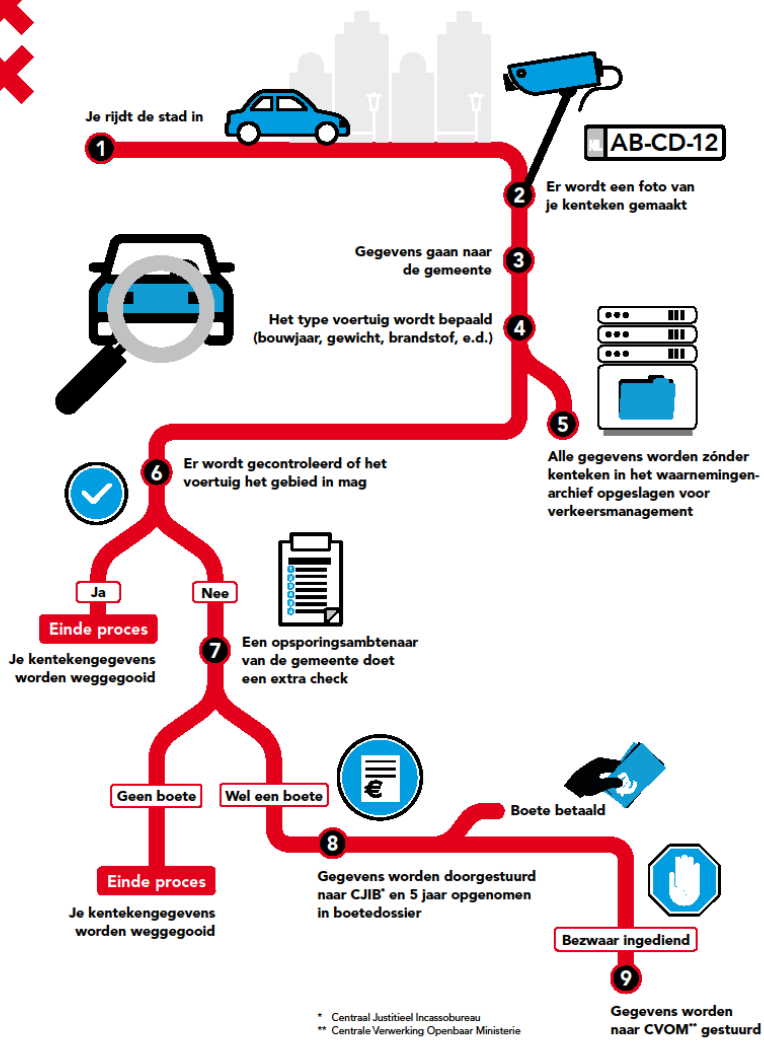
**Met opmerkingen** : Graag meer informatie. Bepaalde periode waarin dit zal gebeuren, of voor iedereen altijd de eerste overtreding? En daarna beboeting, of na de waarschuwingsperiode beboeting? En dan hoe veel boetes kan iemand vervolgens krijgen? Max. 1 per week, 1 per dag, of?

**Met opmerkingen** ]: Het voorstel is om iedereen generiek te informeren (algemene informatiecampagne), en wellicht aanvullend een brief naar alle snorfiets- en bromfietzeigenaren in de gemeente Amsterdam. Voorstel is om geen waarschuwingsbrief te verzenden en maximaal 1 boete per week te versturen.

XXXX Gemeente Amsterdam

XXXX Gemeente Amsterdam

## Proces ANPR camera's





## Gemeente Amsterdam

### Bijlage B Juridische grondslag digitaal handhaven snorfiets naar de rijbaan

Voor zover bekend is de gemeente Amsterdam de eerste Nederlandse gemeente die wil starten met digitaal handhaven op feitcode Snorfiets naar de rijbaan. Daartoe is deze beknopte juridische memo opgesteld.

Snorfietsers die een fietspad oprijden waar snorfietsen niet zijn toegestaan, overtreden artikel 5, achtste lid van het **Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)**:

*"Bestuurders van snorfietsen gebruiken de rijbaan indien dit bij verkeersbesluit, bedoeld in artikel 15, eerste lid, van de wet, is bepaald en bij het verkeersteken dat het verplichte fietspad aangeeft een onderbord dit aanduidt."*

De fietspaden waarop snorfietsers niet zijn toegestaan zijn in Amsterdam, volgens het **verkeersbesluit** van 11 december 2018, gepubliceerd op 17 december 2018 in de Staatscourant (met nummer 2018,71559) aangewezen als:

*"verplicht fietspad, waarop snorfietsen niet is toegestaan, door het plaatsen van borden G11 volgens bijlage I, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 met onderborden conform artikel 8 tweede lid, onderdeel f van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, met de tekst "snorfietsen niet toegestaan":*

In de **Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar**<sup>4</sup> is bepaald:

*"De gemeentelijke buitengewoon opsporingsambtenaar (boa) Openbare ruimte is belast met de opsporing van de strafbare feiten in de volgende wettelijke voorschriften voor zover noodzakelijk voor een goede uitoefening van de functie en de daaraan gekoppelde taakomschrijving, tenzij de wet zich daartegen verzet."*

*16. Alleen voor stilstaand verkeer: artikel 5 Wegenverkeerswet 1994 (WVV) en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV).*

*"Voor zover van toepassing ook voor rijdend verkeer: de artikelen 4, 5, 6, 8, 10, 28, 57, 60 en 82 RVV, en artikel 62 RVV juncto bijlage I, hoofdstukken C (geslotenverklaring) en D (rijrichting), RVV. Handhaving op het negeren van een C- of D-bord is toegestaan in relatie tot de leefbaarheid, waaronder het tegengaan van overlast door sluipverkeer en het verbeteren van de leefbaarheid door bepaalde gebieden af te sluiten voor (vracht)auto's, zoals de zogeheten milieuzones.*

*"Digitaal handhaven is slechts mogelijk voor het negeren van een C-bord of voor de overtreding van artikel 5, 6 of 10 RVV die volgt uit het negeren van een G-bord. De toepasselijke kaders voor digitaal handhaven door gemeenten zijn te vinden op [www.om.nl/geslotenverklaring](http://www.om.nl/geslotenverklaring);"*

#### Conclusie:

De SNOR-bebording in Amsterdam is aangeduid met een G-bord en valt onder artikel 5 RVV 1990. Dit betekent dat de gemeentelijke boa's openbare ruimte bevoegd zijn om dit verbod digitaal te handhaven, betekenen dat volgens deze regeling digitaal handhaven ook gewoon op de SNOR-borden mogelijk zou zijn. Het CVOM heeft hier een Beleidskader digitale handhaving en geslotenverklaringen<sup>5</sup> opgesteld waar de minister in de Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar naar verwijst.

<sup>4</sup> Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0041447/2021-02-22>

<sup>5</sup> <https://www.om.nl/documenten/publicaties/verkeer/verkeer/map/beleidskader-geslotenverklaringen-en-voetgangersgebieden>

**×** Gemeente  
**×** Amsterdam



Bijlage C Bebording voor locaties met camerahandhaving SNOR / BROM

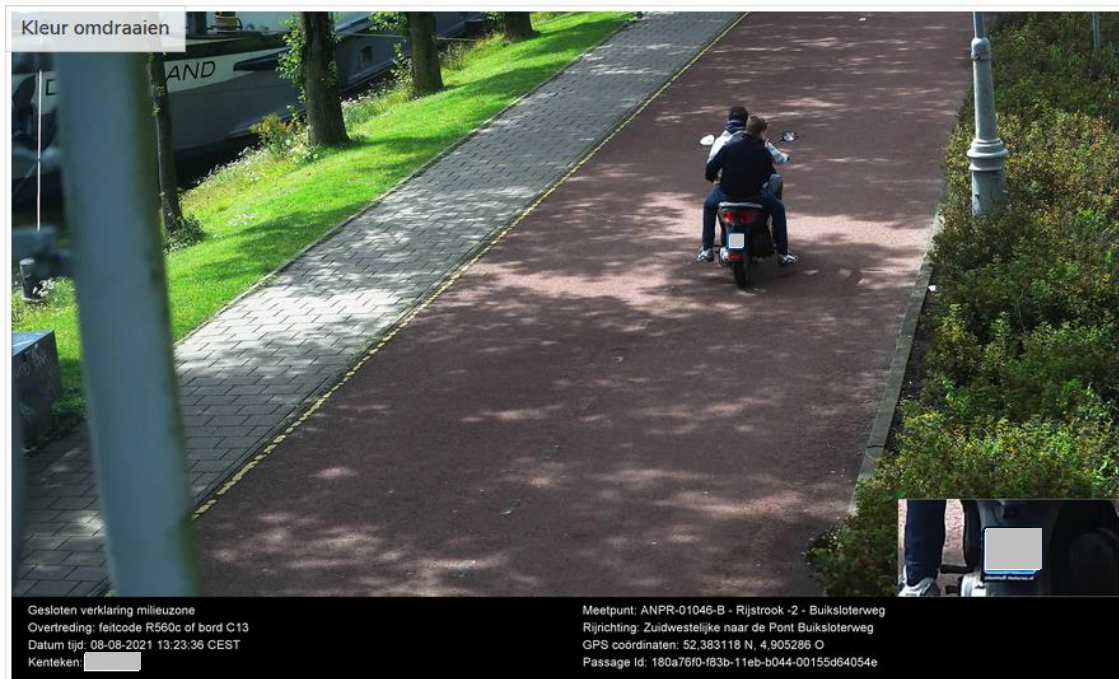


**Snorfietsen  
niet toegestaan**





1046-B



3077-A

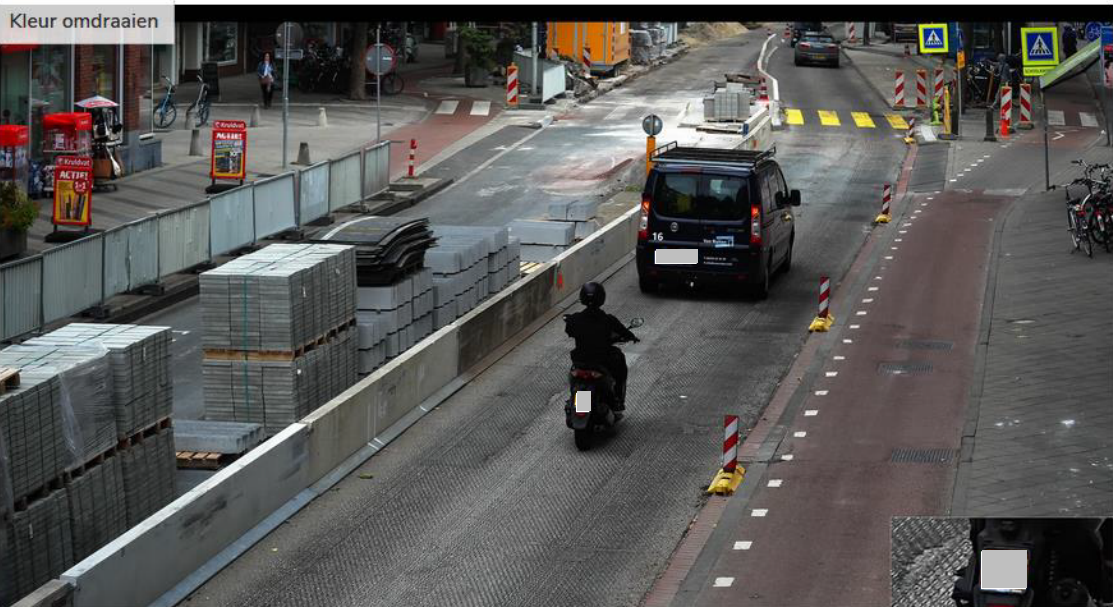
Kleur omdraaien



Gesloten verklaring milieuzone  
Overtreding: feitcode R560c of bord C13  
Datum tijd: 28-07-2021 21:49:37 CEST  
Kenteken: [REDACTED]

Meetpunt: ANPR-03077-A - Rijstrook 1 - Jan van Galenstraat  
Rijrichting: Oostelijke naar de Bestevæerstraat  
GPS coördinaten: 52.374621 N, 4.858811 O  
Passage id: f4470230-efdc-11eb-b928-00155db4159b

Kleur omdraaien



Gesloten verklaring milieuzone  
Overtreding: feitcode R560c of bord C13  
Datum tijd: 25-09-2021 14:18:44 CEST  
Kenteken: [REDACTED]

Meetpunt: ANPR-03077-A - Rijstrook 1 - Jan van Galenstraat  
Rijrichting: Oostelijke naar de Bestevæerstraat  
GPS coördinaten: 52.374621 N, 4.858811 O  
Passage id: bfd416e0-1dfa-11ec-a2d4-00155db4159b



3081-A

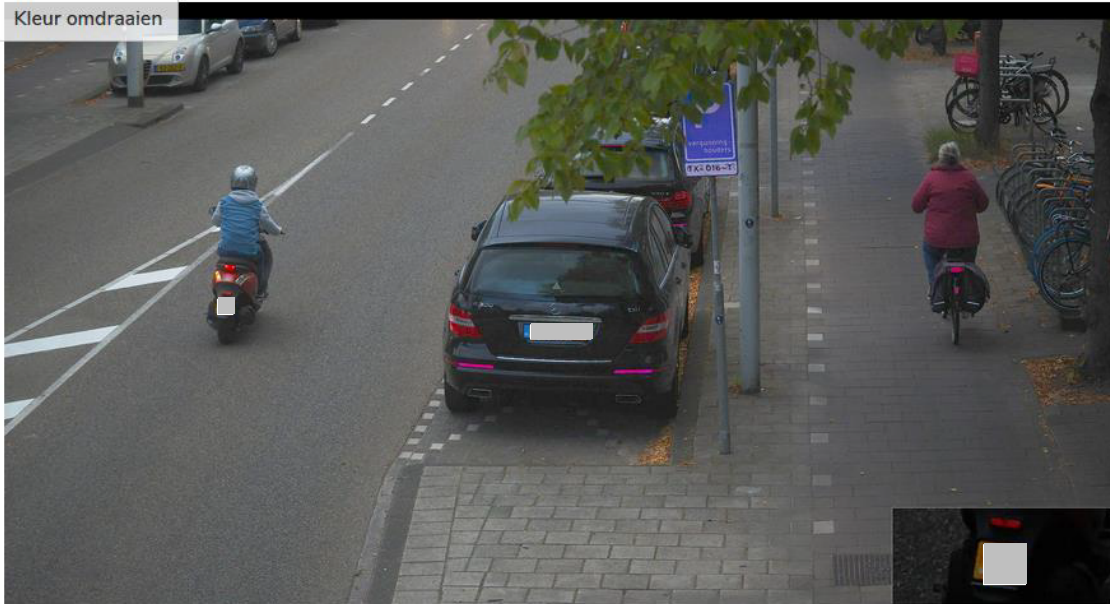


3082-A



3084-A

Kleur omdraaien



Gesloten verklaring milieuzone  
Overtreding: feitcode R560c of bord C13  
Datum tijd: 23-09-2021 18:33:16 CEST  
Kenteken: [REDACTED]

Meetpunt: ANPR-03084-A - Rijstrook 1 - Stadionweg  
Rijrichting: Westelijke naar de Schubertstraat  
GPS coördinaten: 52.347056 N, 4.879511 O  
Passage Id: f78c1f38-1c8b-11ec-a2d4-00155db4159b



2009-A



2005-A



1019-C

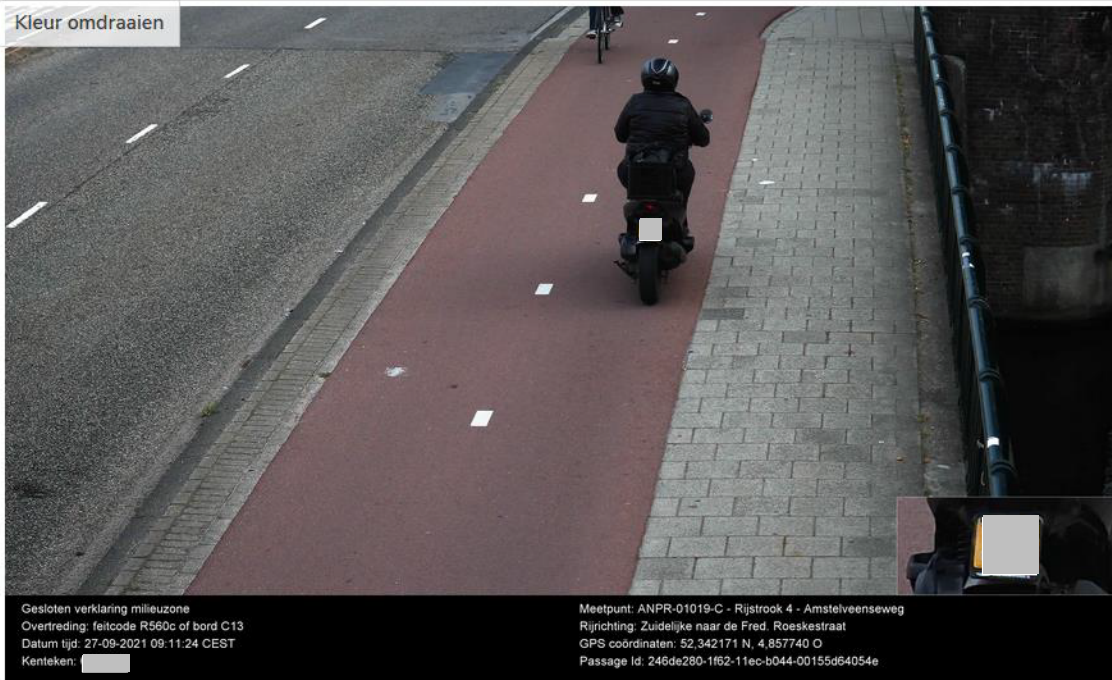
Kleur omdraaien



Gesloten verklaring milieuzone  
Overtreding: feitcode R560c of bord C13  
Datum tijd: 25-09-2021 22:48:21 CEST  
Kenteken: [redacted]

Meetpunt: ANPR-01019-C - Rijstrook 4 - Amstelveenseweg  
Rijrichting: Zuidelijke naar de Fred. Roeskestraat  
GPS coördinaten: 52.342171 N, 4.857740 O  
Passage Id: f081aae0-1e41-11ec-a2d4-00155db4159b

Kleur omdraaien



Gesloten verklaring milieuzone  
Overtreding: feitcode R560c of bord C13  
Datum tijd: 27-09-2021 09:11:24 CEST  
Kenteken: [redacted]

Meetpunt: ANPR-01019-C - Rijstrook 4 - Amstelveenseweg  
Rijrichting: Zuidelijke naar de Fred. Roeskestraat  
GPS coördinaten: 52.342171 N, 4.857740 O  
Passage Id: 246de280-1f62-11ec-b044-00155d64054e