Docnr1

Nr. 1

From: "5.1.2.e AP Den Haag)"
Sent: Thu, 23 Jan 2025 14:54:57 +0100
To: 5.1.2.e (CVOM)" 5.1.2.e @om.nl>
Subject: RE: Alphen aan de Rijn

Dank 5.1.2.e !
Het is mij duidelijk.
Voor zover mij bekend is alleen dat algemene plan langsgekomen en daar hebben we toen niets van gevonden omdat jullie ook aangaven dat het veel te breed was.
Daarna niets meer gehoord.
Mijn DTH van de politie gaat navragen bij de boa leiding van Alphen navragen of zij al iets weten.
Ik heb helaas geen ingang bij de driehoek, dat loopt via de BMW en ovj, maar hun mailboxen zitten altijd zo vol dat ik bang ben dat ze mijn mailtje niet zien.
Telefonisch ook niet bereikbaar helaas.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Adviseur VIK, BOA en Verkeer bij afdeling Beleid & Strategie
06 – 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e (CVOM) 5.1.2.e @om.nl>
Verzonden: donderdag 23 januari 2025 14:45
5.1.2.e (AP Den Haag) 5.1.2.e @om.nl>
Onderwerp: RE: Alphen aan de Rijn

Hallo 5.1.2.e

Dat zag op het plan van aanpak digitale handhaving Alphen aan den Rijn.
Daarop heb ik op 1 oktober aangegeven geen opmerkingen te hebben / akkoord te zijn. Op 10 oktober ben ik daar bij de gemeente op teruggekomen omdat toen duidelijk was geworden dat het Plan van aanpak veel te breed was. Ik heb de gemeente toen meegeven dat het Plan van aanpak moest worden aangepast en dat bij voorkeur per locatie een Plan van aanpak moest worden opgesteld, dus ook voor de Ziendeweg (buitengebied). Daarover hebben jij en ik toen contact gehad. Ik heb vervolgens geen nieuwe versie(s) van het plan van aanpak gezien. Ik weet niet of het plan van aanpak / meerdere plannen van aanpak inmiddels in de driehoek zijn besproken. Wij hebben in ieder geval nog geen algemeen PV voor locatie Ziendeweg ontvangen en daarbij dus nog geen toestemming gegeven voor digitale handhaving op deze locatie.

Mocht dit het niet duidelijker maken, zullen we dan even bellen?

Groetjes 5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

Docnr1

5.1.2.e
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie
Parket CVOM
Afdeling Beleid & Strategie
06 – 5.1.2.e
5.1.2.e @om.nl
www.om.nl

Afwezig op: 5.1.2.e

5.1.2.e AP Den Haag) <5.1.2.e @om.nl>
Verzonden: donderdag 23 januari 2025 13:09
Aan: 5.1.2.e CVOM) <5.1.2.e @om.nl>
Onderwerp: RE: Alphen aan de Rijn

Dag 5.1.2.e

Maar waarom staat er dan in je eerder mail aan mij:

De Stichting Eymbert heeft Parket CVOM enige tijd geleden benaderd met vragen over de afsluiting Ziendeweg.
De juridische vragen / de vragen over het proces aanvraag digitale handhaving hebben we beantwoord. Zie bijgevoegde mail.
Hierbij heb ik aangegeven dat het formele akkoord op het Plan van aanpak bij de lokale driehoek ligt.

Ik denk dat de stichting met dit schrijven het OM, als onderdeel van de driehoek, vraagt niet akkoord te gaan met het Plan van aanpak of daar in ieder geval nog eens goed naar te kijken.
Het heeft gezien het feit dat Parket CVOM al contact heeft gehad, weinig zin dat wij nogmaals contact opnemen met de Stichting.

CVOM heeft akkoord ingestemd met het Plan. Op basis van de ons beschikbare info werd voldaan aan de criteria in het beoordelingskader. Of een alternatief voorhanden is, is voor ons moeilijk te toetsen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Adviseur VIK, BOA en Verkeer bij afdeling Beleid & Strategie
06 – 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @om.nl>
Verzonden: donderdag 23 januari 2025 12:09
5.1.2.e AP Den Haag) <5.1.2.e @om.nl>
Onderwerp: RE: Alphen aan de Rijn

Hallo 5.1.2.e

Ik kan in ons archief niets terugvinden over de Ziendeweg. Alleen een algemeen PV uit 2021 betreffende de proef camerahandhaving op deze locatie gedurende 9 maanden.

Docnr1

En afgelopen jaar is de Stichting Eymbert bij ons op de lijn gekomen over deze locatie. Verder hebben we nog niets gezien.

Groeten 5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie
Parket CVOM
Afdeling Beleid & Strategie
06 – 5.1.2.e
5.1.2.e @om.nl
www.om.nl

Afwezig 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e (AP Den Haag) <5.1.2.e @om.nl>
Verzonden: donderdag 23 januari 2025 11:28
Aan: 5.1.2.e CVOM) 5.1.2.e @om.nl>
Onderwerp: RE: Alphen aan de Rijn

Dag 5.1.2.e

Ik zie geen mail over goedkeuring Ziendeweg.
Volgens jouw mail aan mij daarover hadden jullie dit echter wel gedaan.
Heb jij dat plan en de mail van de goedkeuring?

Dank!

Verder zie ik dat Alphen refereert aan stokoude boa regelgeving dus volgens mij moeten we vanuit BOA toezicht hier nodig gaan sturen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Adviseur VIK, BOA en Verkeer bij afdeling Beleid & Strategie
06 – 5.1.2.e

5.1.2.e (CVOM) <5.1.2.e @om.nl>
Verzonden: donderdag 16 januari 2025 17:25
Aan: 5.1.2.e AP Den Haag) <5.1.2.e @om.nl>
Onderwerp: Alphen aan de Rijn

Hallo 5.1.2.e

Bijgevoegd de onderwerpen waarover het afgelopen jaar contact is geweest met de gemeente Alphen aan den Rijn.

1. Plan van aanpak digitale handhaving (bijlage 2). Dit betreft het te breed geformuleerde plan van aanpak betreffende verschillende locaties en overtredingen. Bijlage 1 hoort daar ook bij.
2. Algemeen PV nachtelijk rijverbod. Verkeersbesluit mei 2000.
3. Vragen van Stichting Eybert over afsluiting Ziendeweg.

Ik heb van de gemeente nog niets ontvangen over een milieu of ZE zone. Alleen wat vragen van gemeente over bebording en proces etc. die heb ik beantwoord met verwijzing naar het beoordelingskader.

Ik hoop dat dit je een goed beeld geeft van wat er speelt. Mocht je vragen hebben dan hoor ik het graag.

Groeten 5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie
Parket CVOM
Afdeling Beleid & Strategie
06 – 5.1.2.e
5.1.2.e @om.nl
www.om.nl

Afwezig op: 5.1.2.e

Docnr1

Nr. 2

From: "Info Eymbert" <info@eymbert.nl>
Sent: Tue, 29 Oct 2024 10:34:39 +0100 (CET)
To: "Geslotenverklaringen (CVOM)" <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>
Subject: RE: Vragen over beoordelingskader digitale handhaving
Importance: Normal

Geachte 5.1.2.e

Bedankt voor uw reactie.

Het handelen van de gemeente Alphen aan den Rijn heeft wantrouwen gecreëerd over het verkeersbesluit. Het gaat ons echter niet alleen om het verkeersbesluit. In het verlengde van het besluit zitten wij met de vraag of (digitale) handhaving in deze gepast is. Uw antwoorden hebben hierover meer duidelijkheid gegeven.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Vereniging Eymbert

Op 25-10-2024 16:03 CEST schreef Geslotenverklaringen (CVOM) <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>:

Geachte 5.1.2.e

Bedankt voor uw vragen. U vindt mijn reactie op uw vragen in onderstaand bericht.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie
Parket CVOM

Afdeling Beleid & Strategie

06 – 5.1.2.e

5.1.2.e @om.nl

www.om.nl

Docnr1

Afwezig op: 5.1.2.e

Van: Info Eymbert <info@eymbert.nl>
Verzonden: dinsdag 15 oktober 2024 10:31
Aan: Geslotenverklaringen (CVOM) <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>
Onderwerp: RE: Vragen over beoordelingskader digitale handhaving

Geachte 5.1.2.e

Bedankt voor uw reactie en uw antwoorden. Bij ons spelen nog enkele aanvullende vragen. Kunt u ons daar nog mee helpen?

- Het beoordelingskader is zeer recent (27-09-2024) en zeer specifiek (digitale handhaving bij geslotenverklaringen en voetgangersgebieden). Zoals u aangaf is digitale handhaving op fietspaden ook mogelijk. Kunt u aangeven wat de reden is dat digitale handhaving wel op fietspaden is toegestaan, maar niet in het beoordelingskader is meegenomen? Zijn aan handhaving op fietspaden specifieke voorwaarden of restricties verbonden, zit er een andere logica achter of is er daarvoor een ander beoordelingskader?

Het klopt dat het beoordelingskader gericht is op digitale handhaving van geslotenverklaringen en voetgangersgebieden. Is betekent echter niet dat digitale handhaving op andere RVV overtredingen niet mogelijk is. Indien voor die overtredingen geen ander beoordelingskader voorhanden is, kan het beoordelingskader digitale handhaving geslotenverklaringen en voetgangersgebieden (GVVG) worden gebruikt. Hiermee zorgen we ervoor dat ook voor digitale handhaving op deze overtredingen kwaliteit en uniformiteit gewaarborgd wordt. Dit blijkt ook uit de tekst op blz. 1 en 2 van het beoordelingskader.

Van belang hierbij is bevoegdheid van de BOA domein 1. De bevoegdheid van de BOA wordt omschreven in de

Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar. Daarin staat dat BOA's domein 1, na toestemming van parket CVOM, digitaal mogen handhaven op het RVV. In de regeling staat verder omschreven voor welke overtredingen zijn bevoegd zijn tot handhaven. Hieruit blijkt dat de BOA bevoegd is voor handhaving op o.a. C en D bebording, maar ook voor art. 10 RVV. Hiermee kan gehandhaafd worden op voetgangersgebieden (bord G7), maar ook op fiets / bromfietspaden (G11 t/m G13). Na toestemming van Parket CVOM mag dit ook digitaal. Voor de beoordeling van digitale handhaving wordt gebruik gemaakt van het beoordelingskader digitale handhaving GVVG.

- Over het verkeersbesluit gaf onze verkeersdeskundige het volgende aan:

Het voorgenomen besluit is juridisch niet juist. Het RVV-bord G12a is een gebodsbord (verplichting voor fietsers en bromfietsers om daar te rijden) en geen verbodsbord. Op een verbodsbord kunnen uitzonderingen gemaakt worden zoals via een onderbord OB55 bij een C12 waardoor landbouwvoertuigen uitgezonderd worden van het verbod voor motorvoertuigen om de weg in te rijden. Op een gebodsbord kunnen geen uitzonderingen gemaakt worden. Wel kan men landbouwvoertuigen toestaan op een fiets/bromfietspad.

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft in het collegebesluit de tekst onderbord OB55 aangepast in onderbord "landbouwvoertuigen, brommobielen en ontheffinghouders toegestaan". Is, voor het Parket CVOM, deze juridische onjuistheid een reden tot afwijzing van het plan van aanpak?

Parket CVOM kan een plan van aanpak niet afwijzen. Gemeenten dienen het Plan van aanpak enkel af te stemmen met Parket CVOM. De lokale driehoek besluit vervolgens. Parket CVOM oordeelt niet over de juistheid van een eerder genomen verkeersbesluit.

- U gaf aan dat het Parket CVOM o.a. de proportionaliteit afweegt. Hierbij wordt gekeken naar de aanwezigheid van eventuele minder ingrijpende mogelijkheden zoals het aanpassen van een weg of het aanpassen van bebording. De gemeente Alphen aan den Rijn kiest voor de afsluiting, o.a. om de kosten van de aanleg van een vrij liggende fietspad te besparen (kosten ongeveer € 4 mln.). Onze maatschappij kost deze maatregel meer dan € 140 mln.. In onze ogen is de aanleg van een fietspad minder ingrijpend dan het voorgestelde collegebesluit. Ook de politie heeft in een eerdere fase aangegeven dat het collegebesluit een (te) verregaande oplossing is voor de verkeersproblematiek die er is. Kunt u aangeven wat de criteria zijn van het Parket CVOM voor deze minder ingrijpende mogelijkheden en waar er daarbij specifiek naar gekeken wordt? Wordt er gekeken naar het verkeersbesluit in zijn geheel of bijvoorbeeld alleen naar de handhaving?

Parket CVOM kijkt, zoals staat omschreven in het beoordelingskader, naar de mogelijkheid van inzet van minder ingrijpende vormen van handhaving, zoals aanpassing van bebording. Handhaving door middel van een camera is een ultimum remedium.

- Ons beroepsschrift is terug te vinden op: https://eymbert.nl/procedure/. Kunt u aangeven hoe wij dit onder de aandacht kunnen brengen bij de personen bij het Parket CVOM en de lokale driehoek, zodat die alle informatie mee kunnen nemen in hun overwegingen? Of bestaat de mogelijkheid dat u deze informatie met ze deelt?

Docnr1

Het OM is vertegenwoordigd in de lokale driehoek die beslist over het plan van aanpak voor digitale handhaving. Ik lees dat uw bezwaren met name gericht zijn op het genomen verkeersbesluit en niet zozeer tegen de digitale handhaving daarvan. Tegen het verkeersbesluit heeft u beroep in gesteld. Dat is de juiste weg. Mocht u uw beroepsschrift willen delen met het lokale OM te Den Haag, dan kunt u dat uiteraard aan het Parket Den Haag, t.a.v. de gebiedsofficier van justitie Alphen aan den Rijn, toesturen.

Bij voorbaat dank voor de reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Vereniging Eymbert

Op 10-10-2024 12:48 CEST schreef Geslotenverklaringen (CVOM) <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>:

Geachte 5.1.2.e

Bedankt voor uw bericht. In uw onderstaande bericht heb ik mijn reactie op uw vragen opgenomen.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u toch nog vragen hebben dan hoor ik dat graag.

Docnr1

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie
Parket CVOM

Afdeling Beleid & Strategie

06 – 5.1.2.e

5.1.2.e @om.nl

www.om.nl

Afwezig op: 5.1.2.e

Van: Info Eymbert <info@eymbert.nl>
Verzonden: woensdag 2 oktober 2024 09:19
Aan: Geslotenverklaringen (CVOM) <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>
Onderwerp: Vragen over beoordelingskader digitale handhaving

Geachte heer/mevrouw,

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft de ambitie om de prachtige Ziendeweg af te sluiten. Wij als vereniging Eymbert willen die Ziendeweg veilig en open houden.

Door een voormalig politieagent werden wij geattendeerd op het Beoordelingskader Parket CVOM voor digitale handhaving bij geslotenverklaringen en voetgangersgebieden. Met uw welbevinden willen wij u daarover een drietal vragen stellen. Uw antwoorden kunnen onduidelijkheden, onnodige overheidsbestedingen en rechtsgangen voorkomen.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn heeft besloten om een klein deel van de Ziendeweg af te sluiten (https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2024-239128). Dat deel van de Ziendeweg wordt een fietspad, middels aangepast asfalt. Daarbij worden de volgende borden geplaatst: bord G12a (bromfiets-/fietspad) met onderbord "landbouwvoertuigen, brommobielen en ontheffinghouders toegestaan" op de Ziendeweg:

1. ter hoogte van de aansluiting met de Achtermiddenweg in zuidelijke richting;

2. ter hoogte van De Slingerkamp (kano oversteekplaats) in noordelijke richting.

Door de politie is met de wegbeheerder afgesproken dat handhaving middels ANPR-camera's zal geschieden gedurende de beginfase.

Onze vragen zijn als volgt:

Vraag 1) Handhaving met ANPR-camera op fietspad
Voor zover wij begrijpen uit het Beoordelingskader is het gebruik van een ANPR-camera mogelijk bij geslotenverklaringen en voetgangersgebieden. In het Boordelingskader staat wel dat er ruimte moet zijn voor innovatie. Voor ons is niet helemaal duidelijk hoever die ruimte gaat.

De gemeente Alphen aan den Rijn wil een klein deel van de openbare weg ombouwen tot een fietspad. Over dat fietspad mogen fietsers, tractoren en ontheffingshouders blijven rijden. De rest van de weg kan wel gewoon gebruikt worden als openbare weg. Deze inrichting zal voor verwarring zorgen bij weggebruikers. De gemeente Alphen aan den Rijn wil vervolgens met ANPR-camera's handhaven. Daarmee moet worden voorkomen dat er niet over het fietspad heen gereden wordt met motorvoertuigen, die geen ontheffing hebben.

Onze vraag is: Klopt het dat handhaving met een ANPR-camera in deze situatie niet is toegestaan? Er wordt immers geen verbodsbord (C-bord) of voetgangersbord (G7) geplaatst. En zou dat betekenen dat de opgelegde boetes worden vernietigd?

Digitale handhaving op bord G12a is mogelijk. Digitaal handhaven is mogelijk op overtreding van het RVV en na instemming van Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (Parket CVOM).

BOA's zijn bevoegd om te handhaven op art. 10 RVV (gebruik juiste rijbaan) en kunnen daarop handhaven.

Vraag 2) Status van plan van aanpak
In het Beoordelingskader staat dat er een plan van aanpak gemaakt moet worden. Wij weten niet of er een plan van aanpak is ingediend of wordt ingediend.

Onze vraag is: Kunt u aangeven of er een plan van aanpak is ingediend voor dit collegebesluit? Zo nee, kunt u aangeven hoe wij op de hoogte kunnen blijven als er een plan van aanpak wordt ingediend voor dit collegebesluit?

De gemeente heeft een eerste concept Plan van aanpak aan Parket CVOM voorgelegd. Parket CVOM zal advies uitbrengen over het Plan van aanpak. Het definitieve Plan van aanpak zal, ter akkoord, aan de lokale driehoek worden

voorgelegd. U kunt het definitieve Plan van aanpak te zijner tijd opvragen bij de gemeente Alphen aan den Rijn.

Vraag 3) Beoordeling plan van aanpak
In deze casus is het besluit niet onomstreden en is beroep aangetekend bij de rechtbank te Den Haag. Daarbij weegt de rechter de voors en tegens af. Het Openbaar Ministerie krijgt het plan van aanpak van de betreffende gemeente. Die zal eenzijdig opgesteld zijn. Naast vele andere argumenten, die de gemeente Alphen aan den Rijn niet heeft meegenomen, heeft de politie over dit besluit aangegeven dat het een (te) verregaande oplossing is voor de verkeersproblematiek die er is.

In het Beoordelingskader wordt aangegeven dat er gestreefd wordt naar een eenduidige toetsing op de proportionaliteit bij het handhaven door middel van camera's. Daarbij wordt gekeken naar politiemutaties, overlastmeldingen en resultaten van een leefbaarheidsonderzoek.

Als alleen uitgegaan wordt van het verhaal van de gemeente, dan ontstaat een eenzijdig beeld. Dat lijkt onwenselijk voor de beoordeling door het Openbaar Ministerie. Als bij het plan van aanpak ook tegenstanders van het collegebesluit worden betrokken, zoals in een zienswijze of bezwaarprocedure, dat ontstaat een volledig beeld.

Onze vraag is: Hoe vindt de toetsing van het plan van aanpak plaats en op welke wijze worden tegenstanders daarbij betrokken om een volledig beeld te krijgen van de situatie?

Formele toetsing van Plan van aanpak wordt gedaan in / door de lokale driehoek. Daarin zijn gemeente, politie en OM vertegenwoordigd. Zij zullen alle beschikbare informatie meewegen.

Voor de bespreking in de driehoek stemt de gemeente het Plan van aanpak af met Parket CVOM. In deze fase weegt Parket CVOM o.a. de proportionaliteit. Hierbij kijken wij ook naar de aanwezigheid van eventuele minder ingrijpende mogelijkheden zoals het aanpassen van een weg of het aanpassen van bebording. Handhaving door middel van camera's zien wij als laatste redmiddel.

Als u ons kunt helpen met een antwoord op deze vragen, dan stellen wij dat zeer op prijs. Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

Docnr1

Vereniging Eymbert

Docnr1

Nr. 3

From: "Geslotenverklaringen (CVOM)"
Sent: Fri, 7 Mar 2025 17:50:13 +0100
To: "'5.1.2.e' <5.1.2.e@AlphenaandenRijn.nl>
Subject: RE: Laatste versie Plan van aanpak.
Attachments: Plan van aanpak camerahandhaving centrum 2025.docx

Beste 5.1.2.e

Bedankt voor dit Plan van aanpak.
Deze opzet voldoet aan de voorwaarden. Hierbij is ons akkoord.
Nadat de driehoek akkoord heeft gegeven en voordat jullie starten met digitaal handhaven ontvang ik graag een algemeen proces verbaal.
In het beoordelingskader vind je het format en een omschrijving van het algemeen PV.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie
Parket CVOM
Afdeling Beleid & Strategie
06 – 5.1.2.e
5.1.2.e@om.nl
www.om.nl

Afwezig op: 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@AlphenaandenRijn.nl>
Verzonden: donderdag 27 februari 2025 15:36
Aan: Geslotenverklaringen (CVOM) <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>
Onderwerp: RE: Laatste versie Plan van aanpak.

Goedemiddag,

Ik heb voor het voetgangersgebied een nieuw plan van aanpak gemaakt op basis van het beoordelingskader uit augustus 2024. Ik hoor graag of deze opzet voldoet. Als dat het geval is, dan gebruik ik deze weer als basis voor de andere locaties.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Parkeermanager & Strategisch Adviseur Verkeer
Officier van Dienst Bevolkingszorg Rijnstreek
Informatiemanager CoPi Veiligheidsregio Hollands Midden

Alphen aan den Rijn

B: Stadhuisplein 1

Docnr1

P: Postbus 13, 2400 AA Alphen aan den Rijn
T: 0172 - 5.1.2.e | 5.1.2.e
F: 0172 - 465564
E: 5.1.2.e@AlphenaandenRijn.nl
I: https://www.alphenaandenrijn.nl

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@AlphenaandenRijn.nl>
Verzonden: donderdag 10 oktober 2024 14:02
Aan: Geslotenverklaringen (CVOM) <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>
Onderwerp: RE: Laatste versie Plan van aanpak.

Goedemiddag,

Ik had het nog niet gelezen, maar nu wel. Ik vind het lastig om in het plan van aanpak al die locaties te noemen (of in een apart plan van aanpak). Als er klachten zijn over een specifieke locatie dan kunnen we camera's inzetten. Dat doen we zeker niet zomaar. Dat kan een locatie zijn die niet op voorhand is voorzien. Dan moet iedere keer het plan van aanpak gewijzigd worden. Ik probeer het plan van aanpak al sinds het voorjaar in de driehoek te krijgen en steeds gaat het overleg niet door. Ik snap dat dat niet jullie probleem is. Maar ik heb er wel mee te maken. Door in zijn algemeenheid geslotenverklaringen en fiets-/bromfietspaden te noemen hoopte ik flexibeler te kunnen zijn. Ik vind dat het plan van aanpak en het algemeen pv zo wel heel veel op elkaar gaan lijken.

Ik laat de versie die ik vanochtend mailde nu wel in de driehoek komen, dan is die in ieder geval actueel vastgesteld en kunnen we daarmee nu verder. En ik zal een aparte versie voor de buitengebieden gaan opstellen..

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Parkeermanager & Strategisch Adviseur Verkeer
Officier van Dienst Bevolkingszorg Rijnstreek
Informatiemanager CoPi Veiligheidsregio Hollands Midden

Alphen aan den Rijn

B: Stadhuisplein 1
P: Postbus 13, 2400 AA Alphen aan den Rijn
T: 0172 - 5.1.2.e | 5.1.2.e
F: 0172 - 465564
E: 5.1.2.e AlphenaandenRijn.nl
I: https://www.alphenaandenrijn.nl

Van: Geslotenverklaringen (CVOM) <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>
Verzonden: donderdag 10 oktober 2024 13:05
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@AlphenaandenRijn.nl>
Onderwerp: RE: Laatste versie Plan van aanpak.

Beste 5.1.2.e

Docnr1

Bedankt voor het toesturen.
Heb je toevallig mijn vorige mail kunnen lezen? Ik heb gesproken met onze jurist en die heeft bezwaar tegen dit Plan van aanpak. Dit bezwaar heb ik omschreven in mijn vorige mail.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie
Parket CVOM
Afdeling Beleid & Strategie
06 – 5.1.2.e
5.1.2.e @om.nl
www.om.nl

Afwezig op: 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @AlphenaandenRijn.nl>
Verzonden: donderdag 10 oktober 2024 10:56
Aan: Geslotenverklaringen (CVOM) <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>
Onderwerp: Laatste versie Plan van aanpak.

Beste 5.1.2.e

Zoals besproken bijgevoegd de laatste versie van het plan van aanpak. Deze wordt binnenkort door de driehoek besproken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Parkeermanager & Strategisch Adviseur Verkeer
Officier van Dienst Bevolkingszorg Rijnstreek
Informatiemanager CoPi Veiligheidsregio Hollands Midden

Alphen aan den Rijn

B: Stadhuisplein 1
P: Postbus 13, 2400 AA Alphen aan den Rijn
T: 0172 – 5.1.2.e | 5.1.2.e
F: 0172 – 465564
E: 5.1.2.e @AlphenaandenRijn.nl
I: https://www.alphenaandenrijn.nl

Alphen aan den Rijn

Plan van Aanpak

Handhaving middels ANPR camera's voetgangerszone centrum Alphen aan den Rijn

Datum

27 februari 2025

Inhoudsopgave

1. Inleiding en doel 3

2. Proportionaliteitstoets 3

3. Technische en juridische randvoorwaarden 5

1. Inleiding en doel

In augustus 2024 heeft het Openbaar Ministerie (OM) een nieuw beleidskader voor digitale handhaving geslotenverklaringen en voetgangersgebieden vastgesteld.

In het beleidskader zijn randvoorwaarden gesteld waaraan wegbeheerders moeten voldoen voordat camera's mogen worden ingezet voor de handhaving. Eén van de randvoorwaarden is dat de gemeente een Plan van Aanpak opstelt, dat in de lokale gezagsdriehoek wordt vastgesteld. In dit plan dienen de problemen ten aanzien van de leefbaarheid te worden onderbouwd. Ook wordt in het Plan van Aanpak aandacht besteed aan een toets op proportionaliteit.

Gemeente Alphen aan den Rijn heeft in 2002 het voetgangersgebied in centrum ingesteld. Het gebied was afgesloten met een fysieke afsluiting in de vorm van pollers. De pollers moesten voorkomen dat (vracht)auto's zonder ontheffing toegang krijgen tot het voetgangersgebied. De pollers leidden al vele jaren tot problemen. De gemeente handhaaft daarom al sinds 2016 met camera's de toegang tot het voetgangersgebied.

Onderliggend Plan van Aanpak voorziet in de door het OM gestelde randvoorwaarden ten aanzien van de handhaving met camera's voor het overtreden van geslotenverklaringen en voetgangersgebieden. Het plan betreft niet de snelheid- en roodlichtcamera's.

2. Proportionaliteitstoets

In het centrum van Alphen aan den Rijn werken gemeente, vastgoedeigenaren, winkeliers en bewoners samen om de binnenstad beter, mooier en aantrekkelijker en dus leefbaarder te maken en te houden. Alphen aan den Rijn heeft flink geïnvesteerd in het voetgangersgebied. Gewerkt is aan een aantrekkelijk en groen centrum.

<u>Pollers:</u>

Bij een aantrekkelijke en leefbare binnenstad hoort zo min mogelijk gemotoriseerd verkeer. Jaren geleden zijn elektronische en handmatig bedienbare pollers rondom de voetgangerszone geplaatst om ongewenste verkeersbewegingen van motorvoertuigen buiten de venstertijden tegen te gaan. De pollers zijn vaak stuk, komen op het verkeerde moment omhoog (elektronisch), of staan vaak omlaag (handmatig) omdat er vele illegaal verkregen

sleutels in omloop zijn. Zodra een nieuw palensysteem is geplaatst bestelt de lokale middenstand de sleutels bij de leverancier en verkoopt ze. Alleen op de rood/witte klappalen zijn sloten met gecertificeerde sleutels toe te passen. De klappalen zijn echter gevaarlijk voor fietsers en struikelblokken voor voetgangers omdat ze neerklappen in een gleuf of óp het wegdek en daarom niet toepasbaar in het centrumgebied. De twee elektronische pollers aan de Van Boetzelaerstraat en Castellumstraat zijn buiten werking gesteld omdat deze storingsgevoelig zijn en er veel aanrijdingen met de pollers plaatsvonden. Op deze locaties wordt sinds 2016 met succes met de camera's gehandhaafd.

Brom- en snorfietsen:

Pollers zijn op zich effectief voor motorvoertuigen, maar bieden geen oplossing voor het weren van snor- en bromfietsen in het gebied. Brom- en snorfietsen zijn welkom op de centrale as (Castellumstraat, Pieter Doelmanstraat, Alphense brug, Van Boetzelaerstraat), maar in de aansluitende straten niet, omdat de breedte beperkt is en de combinatie met winkelend publiek en fietsers tot teveel overlast leidt. Toepassing van camera's maakt dat ook ten aanzien van deze categorieën weggebruikers efficiënt en effectief kan worden gehandhaafd.

Inzet BOA's:

De inzet van BOA's op straat heeft de afgelopen jaren niet tot een gedragsverandering geleid. Motorvoertuigen rijden het gebied in buiten de venstertijden en ook brom- en snorfietsen rijden op plekken waar dat niet mag. Inwoners, ondernemers en bezoekers ervaren hinder en overlast van de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer in het gebied. De voertuigen doen afbreuk aan de leefbaarheid en het winkelklimaat en veroorzaken geluids- en stankoverlast.

Door in te zetten op technologische hulpmiddelen zoals handhavingscamera's, wordt de inzet van gemeentelijke BOA's op een efficiënte manier ondersteund. Hierdoor kan Alphen aan den Rijn zijn beginselplicht tot handhaving effectief uitvoeren.

3. Technische en juridische randvoorwaarden

In het beoordelingskader Parket CVOM voor digitale handhaving bij geslotenverklaringen en voetgangersgebieden worden uitgangspunten beschreven. Hieronder wordt per uitgangspunt beschreven hoe hieraan invulling wordt gegeven.

Alle kosten voor aanschaf en beheer van camera's worden volledig door de gemeente gedragen:
In de gemeentelijke begroting zijn financiële middelen opgenomen voor de aanschaf, beheer en onderhoud van de betreffende ANPR-camera's. De kosten worden volledig door de gemeente gedragen.

De gemeente zorgt voor afstemming met het CJIB, voor wat betreft de interfaces, het datatransport (waaronder het meesturen van het brondocument en de digitale opnames) en de databeveiliging. De verwerking van de overtredingen vindt door het CJIB plaats.
Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om te toetsen op welke wijze de verwerking kan plaatsvinden:
Het datatransport vindt plaats middels een exportbestand via de zogenaamde Bulk Upload Berichten Service (BUBS). Hierbij worden alle gegevens met betrekking tot de overtreding, inclusief de foto's via de transactiemodule van het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) toegestuurd.
Met betrekking tot de databeveiliging is door de gemeente vastgesteld dat de leverancier van het systeem voldoet aan de eisen van de Autoriteit Persoonsgegevens met betrekking tot een Wpg-audit door het overleggen van een Third Party Memorandum (TPM). Daarnaast heeft de gemeente een Data Protection Impact Assessment (DPIA) opgesteld.

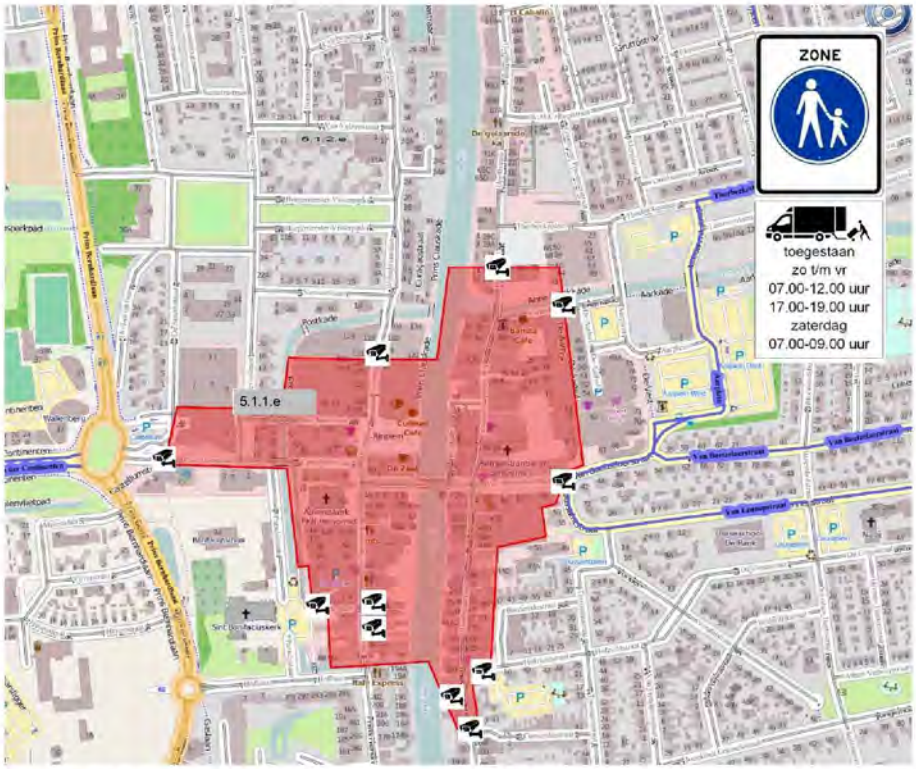
Om in de beginperiode een opeenstapeling van het aantal beschikkingen per kenteken te voorkomen, wordt er voldoende gecommuniceerd naar omwonenden.
In beginsel vindt er, voordat wordt gestart met handhaving, eerst een waarschuwingsperiode plaats. In deze periode ontvangen overtreders geen beschikking,
maar enkel een waarschuwing; bij voorkeur in de vorm van een waarschuwingsbrief. Als uitgangspunt hanteren wij een waarschuwingsperiode van minimaal een maand. Na de waarschuwingsperiode kan de opsporingsambtenaar van gemeente beschikkingen opleggen bij geconstateerde overtredingen:
In het geval van de voetgangerszone in het centrum van Alphen aan den Rijn is een waarschuwingsperiode niet meer aan de orde daar deze maatregelen al meerdere jaren geldt en wordt gehandhaafd. Indien er wijzigingen in optreden dan zal een waarschuwingsperiode van minimaal een maand worden gehanteerd.

Indien een gemeente gebruik wil maken van een recidiveregeling zal dat nader met Parket CVOM (afdeling B&S) moeten worden afgestemd. Ook dient het gehanteerde recidivebeleid te worden toegelicht en onderbouwd in het plan van aanpak en dient het te worden opgenomen in het algemeen proces-verbaal:
De gemeente kiest er voor geen gebruik te maken van een recidiveregeling. In geval van recidive wordt opnieuw een proces-verbaal opgelegd.

Als tussen bepaalde venstertijden gehandhaafd wordt, heeft het de voorkeur dat een activeringstijd voor de camera ingesteld wordt. Dit houdt in dat minimaal pas 5 minuten na ingaan van het tijdstip dat de geslotenverklaring van toepassing is of het voetgangersgebied niet meer mag worden ingereden, de camera geactiveerd wordt.
Omgekeerd geldt hetzelfde: minimaal 5 minuten voor het einde van het tijdvak waarin het verbod geldt, stopt de handhaving. Hiermee worden discussies over de exacte tijd voorkomen:
Er wordt coulance betracht rondom het moment dat de venstertijd in gaat dan wel afloopt. Hierdoor ontstaat geen discussie over het tijdstip van de overtreding in relatie tot het moment waarop de venstertijd voor het voetgangersgebied geldt. Deze coulancetijd bedraagt 10 minuten.

De "no hits" zijn de voertuigen die geen overtreding hebben begaan en moeten zo spoedig mogelijk (bij voorkeur binnen 72 uur) verwijderd worden uit het systeem. Voorbeelden hiervan zijn hulpdiensten, bewoners of ontheffingshouders. Indien een voertuig zich legitiem in een bepaald gebied bevindt, wordt deze (technisch)
uitgezonderd van de werking van de handhaving. De gemeente draagt zorg voor een juist en volledig overzicht van dit soort uitzonderingsgevallen en houdt dit overzicht actueel:
Voor gemeentelijke voertuigen met ontheffing, voertuigen van de openbaar vervoermaatschappij en voertuigen van de operationele diensten (politie, brandweer, ambulancedienst en Veiligheidsregio) hanteert de gemeente een whitelist. Indien een kenteken op de whitelist een camera passeert, dan wordt deze (technisch) uitgezonderd van de werking van de handhaving.
Overige ontheffinghouders worden opgenomen in het systeem met een verblijfsrecht, dan wel in het Nationaal ParkeerRegister (NPR), beheerd door de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) waarmee het systeem is gekoppeld.
De foto's van voertuigen die geen overtreding hebben begaan worden na 96 uur verwijderd uit de systemen. Er is voor dit aantal uren gekozen om BOA's ook rondom het weekend/feestdagen voldoende tijd te geven de beelden te beoordelen.

De locaties van de camera's en de borden waarop gehandhaafd wordt, worden op een plattegrond van het gesloten gebied dan wel het met bord G7 aangeduide voetgangersgebied helder weergegeven. Deze plattegrond wordt in het plan van aanpak opgenomen:



Op de locaties met het camerasymbool staat het weergegeven bord G7 met onderbord.

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 een bestuurder de mogelijkheid te keren of een andere route te kiezen. Ook de vooraankondigingsborden moeten periodiek geschouwd worden:

Bij alle toeleidende wegen naar de voetgangerszone hebben bestuurders de mogelijkheid een andere keuze te maken, bijvoorbeeld door een keermogelijkheid, of door een zijweg in te slaan.

Voorbeeldsituatie Castellumstraat

Voorbeeldsituatie Stevinstraat

Bij de verwerking van overtredingen komen de "hits" in de zgn. handbak. Van hieruit beoordeelt/controleert een buitengewoon opsporingsambtenaar 'de constateringen handmatig. Deze boa doet zelf de waarneming van de strafbare gedraging en zet deze door naar het CJIB:

Het systeem is zodanig ingericht dat de BOA iedere overtreding handmatig en één voor één moet beoordelen. Er is geen mogelijkheid om bijvoorbeeld meerdere overtredingen in 1x te selecteren en te beoordelen. Op deze wijze wordt invulling gegeven aan dit uitgangspunt.

Bij de invoer van de overtredingsgegevens in de Transactiemodule CJIB komt bij het veld 'opmerkingen verbalisant' duidelijk naar voren dat de overtreding met een camera is geconstateerd. Deze tekst kan als volgt luiden: "De overtreding is geautomatiseerd geconstateerd met een camera die enkele meters na (of voor) bord <bord> is geplaatst." Zie voor een mogelijke tekst bijlage 3. Voor gebruik wordt deze tekst ter beoordeling aan Parket CVOM voorgelegd:

De gehanteerde tekst in het veld 'opmerkingen verbalisant' luidt als volgt:

De overtreding is geautomatiseerd geconstateerd en op een digitale foto vastgelegd door een camera die na het bord G7 is geplaatst. Deze borden zijn voorzien van het woord 'zone' en hebben derhalve een zonale werking. Deze voetgangerszone is onder meer ingesteld om de leefbaarheid in de omgeving te vergroten. Onder het bord of bij het bord (of borden) is een onderbord geplaatst met de tekst "fietsen toegestaan, snor- en bromfietsen niet toegestaan". Voor dit voertuig was ten tijde van de overtreding geen ontheffing afgegeven. De camera heeft vastgelegd dat het voornoemde voertuig het voor hem bedoelde bord G7 negeerde en zich in het voetgangersgebied bevond. Door de situatie ter plaatse en omdat er 's nachts met infrarood beelden wordt gewerkt is het bord niet zichtbaar op de foto. De foto is genomen na het inrijden, of vóór het uitrijden van de zone. De juiste plaatsing van de verkeersborden wordt maandelijks geschouwd. 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 digitale opnamen, vastgelegd door de camera

installatie die is geplaatst op de locatie. Derhalve is betrokkende niet staande gehouden. Cautie is niet genoteerd.

Indien camerasystemen in werking zijn waarop de borden niet te allen tijde goed zichtbaar zijn (bijv. ook 's nachts en met slechte weersomstandigheden), dan zal een periodieke bordenschouw moeten plaatsvinden door een opsporingsambtenaar. Deze legt in een proces-verbaal zijn bevindingen vast. Hieruit moet blijken dat de borden en de daarbij horende onderborden juist zijn geplaatst, en zo niet wat dan de situatie was:
De vaste camera's worden zodanig geplaatst dat deze de overtreding altijd vastleggen na passage van het verkeersbord. Om deze reden zullen de RVV-borden (G7-voetgangersgebied) niet zichtbaar zijn op de foto's die van de overtreders worden gemaakt. Omdat de foto's mede in infrarood worden gemaakt, zeker 's nachts, heeft het in beeld hebben van de borden ook geen toegevoegde waarde daar het bord op de infrarood foto wit oplicht. Gemeente Alphen aan den Rijn zal derhalve maandelijks een bordenschouw doen uitvoeren waarbij de plaatsing en aanwezigheid van de borden door een BOA zal worden gecontroleerd. De bevindingen zal de BOA maandelijks vastleggen in een zogenaamd 'schouw proces-verbaal'.

Als blijkt dat er borden niet meer juist geplaatst of verwijderd zijn, moet de gemeente zo snel mogelijk contact met Parket CVOM (afdeling B&S) opnemen. Handhaving moet gestopt worden tot de borden weer correct zijn geplaatst. De gemeente trekt beschikkingen, opgelegd binnen de periode waarbij twijfel over de juistheid bestaat, in bij het CJIB door middel van een correctieverzoek. Hierbij wordt Parket CVOM (afdeling B&S) geïnformeerd, zodat nader kan worden afgestemd wat de werkwijze wordt m.b.t. reeds ingediende beroepen tegen deze beschikkingen:
Zodra uit de schouw, of uit meldingen, blijkt dat de bebording niet meer juist is geplaatst of ontbreekt wordt onmiddellijk gestopt met handhaven en wordt de situatie zo spoedig mogelijk hersteld. Ten aanzien van eventuele onterecht opgelegde beschikkingen worden via de transactiemodule correctieverzoeken ingediend.

De gemeente beheert de schouwdocumenten en stuurt deze periodiek op naar Parket CVOM (afdeling Mulder) mulder.schouwrapporten@om.nl; Parket CVOM vraagt de gemeente daarnaast om de schouwrapporten actief openbaar te maken via bijvoorbeeld de eigen website:
De bordenschouw wordt door of namens de gemeente naar het opgegeven mailadres gestuurd. Het Plan van Aanpak en de bordenschouw zullen door de gemeente worden gepubliceerd. Onderzocht wordt of dit geautomatiseerd kan worden waarbij overtreders ook zelf de foto's van de overtreding, inclusief achterliggende documenten kunnen opvragen.

De gemeente informeert Parket CVOM (afdeling B&S) op het moment dat zij de situatie en/of bebording wil aanpassen. Parket CVOM beoordeelt de nieuwe situatie en overlegt met de gemeente over de vervolgstappen:
Wijziging van de situatie maakt veelal een nieuw verkeersbesluit noodzakelijk. Dit maakt ook een nieuw Plan van Aanpak en algemeen proces verbaal van bevindingen noodzakelijk. Indien van toepassing dan zal hieraan worden voldaan.

Het bord C1 en G7 hebben zonale werking indien voorzien van het opschrift 'zone'. Onder het bord is - indien van toepassing - een onderbord geplaatst met uitzondering(en) die op de geslotenverklaring/voetgangersgebied van toepassing zijn:
Het toegepaste bord is als hieronder weergegeven:

Bij de aanwezigheid/de suggestie van een rijbaan wordt in beginsel gehandhaafd op basis van een C-bord:
Het voetgangersgebied in het centrum van Alphen aan den Rijn voldoet aan de gestelde eisen. De bestrating is op één niveau aangebracht, waarbij geen sprake is van een rijbaan/-profiel voor gemotoriseerd verkeer. Het betreft een 'shared space'-omgeving, waar fietsers, voetgangers en -tijdens venstertijden- gemotoriseerd verkeer hun weg vinden. Voetgangers zijn daarbij de hoofdgebruikers.

Voorbeeldsituatie Stadhuisplein

Handhaving op categorie C-bebording door boa's vanuit uitsluitend verkeersveiligheid is niet toegestaan:
De grondslag voor de handhaving door de BOA's is het bevorderen en waarborgen van de leefbaarheid in het centrum van Alphen aan den Rijn.

De gemeente dient ervoor zorg te dragen dat een overtreder de overtredingsfoto bij de gemeente kan opvragen. De gemeente treft hier een aparte voorziening voor:
Foto's kunnen worden opgevraagd via het algemene mailadres van de gemeente (gemeente@alphenaandenrijn.nl) of door te bellen naar 14 0172. Onderzocht wordt of dit geautomatiseerd kan worden waarbij overtreders ook zelf de foto's van de overtreding, inclusief achterliggende documenten kunnen opvragen.

De gemeente moet als opsporingsinstantie de digitale opnames gedurende een periode van vijf jaar bewaren en verstrekt deze gegevens aan Parket CVOM als deze daarom vraagt:
De digitale opnames worden gedurende een periode van vijf jaren bewaard en zijn door het CVOM opvraagbaar.

Uitgangspunt om digitaal te handhaven op het inrijden van een voetgangersgebied is dat de wegindeling er uitziet als een voetgangersgebied. Dat moet per situatie worden beoordeeld, maar bij voorkeur is er geen sprake van een rijbaan met trottoirs en wordt voorkomen dat er door het soort wegdek de indruk wordt gegeven dat er sprake is van een rijbaan. Het heeft de voorkeur als er een duidelijke herkenbare scheiding zit tussen de rijbaan en het begin van het voetgangersgebied:
Zoals hiervoor weergegeven voldoet het voetgangersgebied aan de gestelde eisen. De bestrating is op één niveau aangebracht, waarbij geen sprake is van een rijbaan/-profiel voor gemotoriseerd verkeer. Het betreft een 'shared space'-omgeving, waar fietsers, voetgangers en -tijdens venstertijden- gemotoriseerd verkeer hun weg vinden. Voetgangers zijn daarbij de hoofdgebruikers.

Er zijn duidelijke scheidingen aangebracht tussen de rijbaan en het begin van het voetgangersgebied, bijvoorbeeld door middel van een uitritconstructie, gewijzigde materiaalkeuze, markering op of in de wegverharding, of een poortconstructie.

Voorbeeld poortconstructie Stevinstraat

Voorbeeld uitritconstructie Castellumstraat

Voorbeeld portconstructie Van Boetzelaerstraat

Bij handhaving in een voetgangersgebied wordt voor bestuurders van motorvoertuigen en brommobielen digitaal gehandhaafd op feitcode R315a: “als bestuurder van een motorvoertuig niet de rijbaan gebruiken” en voor bestuurders van bromfietsen op feitcode R311: “als bromfietser niet de rijbaan gebruiken bij ontbreken fiets/bromfietspad” (G12a);

voor bestuurders van (snor)fietsen op R309 "als (snor)fietser bij ontbreken verplicht fietspad" (G11) of fiets/bromfietspad (G12a) niet de rijbaan gebruiken".

De betreffende feitcodes worden voor de betreffende voertuigcategorieën toegepast. Brom- en snorfietsen zijn welkom op de centrale as (Castellumstraat, Pieter Doelmanstraat, Alphense brug, Van Boetzelaerstraat), maar in de aansluitende straten niet, omdat de breedte beperkt is en de combinatie met winkelend publiek en fietsers tot teveel overlast leidt. Dit is met de juiste onderborden weergegeven.

Docnr1

Nr. 5

From: "Geslotenverklaringen (CVOM)"
Sent: Thu, 10 Oct 2024 12:02:54 +0200
To: "'5.1.2.e' <5.1.2.e@AlphenaandenRijn.nl>; "Geslotenverklaringen (CVOM)" <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>
Subject: RE: Algemeen proces verbaal van bevindingen Oudshoornseweg + PLan van aanpak
Attachments: beoordelingskader digitale handhaving GVVG 1 augustus 2024.pdf, Alphen aan den Rijn Plan van aanpak camerahandhaving 2024 (004).pdf

Beste 5.1.2.e

Bedankt voor het gesprek van vanmorgen.
Zoals afgesproken hierbij nog de punten die mij opvielen bij het **algemeen PV Oudhoornseweg**:

- Een waarschuwingsperiode ontbreekt
- Het recidive beleid is nog niet duidelijk genoeg omschreven
- Het creeeren van een fik vraagt aandacht. Je kunt alleen voorkomen dat je dit deel van de Oudhoornseweg inrijdt door op de weg te keren. De vraag is of dit wenselijk is. Kan het wellicht voorkomen worden door het plaatsen van een vooraankondigingsbord?
- De digitale opname is niet zo duidelijk. Met name de tekst onder de foto is voor ons niet leesbaar. Daarnaast ontvangen we ook graag een digitale opname (dag en nacht) van de andere camera.
- Het brondocument ontbreekt nog.
- Koppeling met Plan van aanpak ontbreekt (zie hieronder)

We spraken ook over **het plan van aanpak** dat jullie hebben opgesteld voor camerahandhaving in Alphen aan den Rijn. Met de toelichting die me zojuist gaf, vroeg ik me af of dit Plan van aanpak niet veel breed te is. Het plan van aanpak gaat immers over verschillende locaties, maar ook nog verschillende overtredingen. Dit lijkt me niet wenselijk.
Mijn advies is om in het plan van aanpak een tweedeling te maken met enerzijds de handhaving voetgangersgebied en anderzijds de handhaving in de buitengebieden op fiets / bromfietspas met daarin genoemd alle locatie waar de verplaatsbare camera's kunnen komen te staan. Een apart plan van aanpak voor deze situatie is m.i. nog beter. Ik heb dit zojuist met onze juristen besproken en zij voorzien ook problemen als de driehoek zich niet specifiek heeft uitgelaten over digitale handhaving op deze locaties. Steeds vaker wordt daar in beroep naar gevraagd. Er moet een duidelijke koppeling zijn van het algemeen PV met een onderliggend plan van aanpak. Dit plan van aanpak biedt deze koppeling onvoldoende.

Kortom; het advies is om voor het buitengebied (Oudhoornseweg en de mogelijke andere straten) een apart Plan van aanpak op te maken. Zo borg je dat de driehoek ook ten aanzien van deze nieuwe locaties goed in positie wordt gebracht en voorkom je dat verder in het proces zaken stuk lopen.

NB ik heb in het plan van aanpak dat je toestuurde los van het bovenstaande toch nog een paar opmerkingen geplaatst. Wil je daar nog even naar kijken?

Ik kan me voorstellen dat je hier vragen over hebt. Bel gerust dan kunnen we het er nog even over hebben.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie
Parket CVOM
Afdeling Beleid & Strategie
06 – 5.1.2.e
5.1.2.e@om.nl

Docnr1

www.om.nl

Afwezig op: 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@AlphenaandenRijn.nl>
Verzonden: dinsdag 24 september 2024 12:02
Aan: Geslotenverklaringen (CVOM) <aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl>
Onderwerp: Algemeen proces verbaal van bevindingen Oudshoornseweg.

Goedemiddag,

Wij starten met het handhaven middels anpr camera's op de Oudshoornseweg. Hier is een fietspad/bromfietspad waar veelvuldig met motoren en auto's overheen gereden wordt. In de bijlage het Algemeen proces verbaal van bevindingen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Adviseur Openbare Ruimte & Parkeermanager
Officier van Dienst Bevolkingszorg Rijnstreek
Informatiemanager CoPi Veiligheidsregio Hollands Midden

Alphen aan den Rijn

B: Stadhuisplein 1
P: Postbus 13, 2400 AA Alphen aan den Rijn
T: 0172 - 5.1.2.e | 5.1.2.e
F: 0172 - 465564
E: 5.1.2.e@AlphenaandenRijn.nl
I: https://www.alphenaandenrijn.nl

Alphen aan den Rijn

Plan van Aanpak handhaving middels ANPR camera's

Datum

18 januari 2024

Inhoudsopgave

1.	**Inleiding en doel**	**3**
1.1	Vaststellen Plan van Aanpak driehoek	3
2.	**Strategische en technische/juridische randvoorwaarden**	**4**
2.1	Kader inzetbeleid flitspalen/camera's handhaving geslotenverklaring	4
2.2	Technische en juridische randvoorwaarden	4
2.3	Handhaving C-bord versus G-bord voetgangersgebied	5
3.	**Camerahandhaving, technische en juridisch randvoorwaarden**	6
3.1	Waarom camerahandhaving op snor- en bromfietsen?	6
3.2	Handhavingsaspecten	8
3.3	Bebording, inrichting en communicatie	111

1. Inleiding en doel

In augustus 2018 heeft het Openbaar Ministerie (OM) een beleidskader voor digitale handhaving geslotenverklaringen en voetgangersgebieden vastgesteld.

In het beleidskader zijn randvoorwaarden gesteld waaraan wegbeheerders moeten voldoen voordat camera's mogen worden ingezet voor de handhaving. Eén van de randvoorwaarden is dat de gemeente een Plan van Aanpak opstelt, dat in de lokale gezagsdriehoek wordt vastgesteld. In dit plan dienen de problemen ten aanzien van de leefbaarheid te worden onderbouwd. Ook wordt in het Plan van Aanpak aandacht besteed aan een toets op proportionaliteit.

Gemeente Alphen aan den Rijn heeft in 2002 het huidige voetgangersgebied in centrum Hoge Zijde ingesteld. Voorheen was het gebied afgesloten met een fysieke afsluiting in de vorm van pollers. De pollers moesten voorkomen dat (vracht)auto's zonder ontheffing toegang krijgen tot het voetgangersgebied. De pollers leiden al vele jaren tot problemen. De gemeente handhaaft daarom al sinds 2016 met camera's de toegang tot het voetgangersgebied.

In diverse kernen in de gemeente Alphen aan den Rijn zijn geslotenverklaringen geplaatst voor o.a. vrachtverkeer. Niet alle wegen zijn geschikt voor vrachtverkeer. De geslotenverklaringen worden veelvuldig overtreden. Dit geldt ook voor andere verboden, maar ook (brom)fietspaden die geregeld als sluiproute worden gebruikt om de kortste route te kunnen rijden.

Verder reguleert de gemeente in het centrum van Alphen aan den Rijn het parkeren door middel van betaald parkeren en parkeervergunningen. Dit wordt gehandhaafd met een scanauto. Geregeld parkeert men de auto op het trottoir om zo aan de handhaving van de scanauto te ontkomen. Parkeren op het trottoir is verboden en leidt tot hinder en overlast voor voetgangers. Handhaving hierop kan plaatsvinden met de scanauto.

Onderliggend Plan van Aanpak voorziet in de door het OM gestelde randvoorwaarden ten aanzien van de handhaving met camera's voor het overtreden van geslotenverklaringen en voetgangersgebieden. Het plan betreft niet de snelheid- en roodlichtcamera's.

1.1 Vaststellen Plan van Aanpak driehoek

In het Beleidskader is opgenomen dat een gemeente die met behulp van een flitspaal/HGV (Handhaving Gesloten Verklaring) wil handhaven een Plan van Aanpak opstelt waarin wordt

aangegeven hoe voldaan wordt aan de strategische uitgangspunten en technisch/juridische randvoorwaarden uit het beleidskader. Met dit Plan van Aanpak wordt aan die voorwaarden voldaan.

Te besluiten:

Akkoord te gaan met het Plan van Aanpak voor het handhaven met behulp van ANPR camera's en scanauto in de gemeente Alphen aan den Rijn.

2. Strategische en technische/juridische randvoorwaarden

Uit het verkeersbesluit dat op grond van de Wegenverkeerswet 1994 wordt opgemaakt waarin de verkeersmaatregelen worden ingesteld moet blijken dat de verkeersmaatregelen (mede) voor het waarborgen van de leefbaarheid worden genomen. In dat geval is de BOA bevoegd te handhaven. Hieronder volgen een aantal uitgangspunten waaraan voldaan moet worden door de gemeente indien zij digitaal wil handhaven. Daar waar het trottoirs betreft wordt geen verkeersbesluit genomen. Een trottoir volgt uit de inrichting van een straat. Op grond van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) mogen motorvoertuigen geen gebruik maken van het trottoir (artikel 10).

2.1 Kader inzetbeleid flitspalen/camera's handhaving geslotenverklaring

- Flitspalen/camera's dienen te worden geplaatst/gebruikt vanuit leefbaarheidsproblematiek;
- De gemeente stelt een Plan van Aanpak op ter vaststelling in de lokale driehoek. In dit plan worden de problemen t.a.v. leefbaarheid onderbouwd;
- Ten aanzien van de verwerving zorgt de gemeente voor afstemming met Parket CVOM. Afspraken hierover worden opgenomen in het Plan van Aanpak;
- In het Plan van Aanpak dient ook aandacht te zijn van voor een toets op proportionaliteit (zijn er andere minder ingrijpende wijzen zoals aanpassing van bebording). Een camera is een ultimum remedium en geen eerste keus;
- Handhaving door BOA's vanuit verkeersveiligheid is niet toegestaan.

2.2 Technische en juridische randvoorwaarden

- De bedoelde camera's mogen alleen voor handhaving C-borden (geslotenverklaringen) en enkele G borden gebruikt worden en niet voor andere doeleinden (zie paragraaf 2.3);
- Op de foto moeten het kenteken van het voertuig, de contouren van het voertuig, datum en tijdstip en het bord goed zichtbaar zijn, zowel bij dag als bij nacht;
- Op de foto moet zichtbaar zijn dat het voertuig het bord is gepasseerd;
- Alle overtredingen, oftewel de hits, moeten de zgn. handbak komen. Dit houdt in dat een BOA alle foto's handmatig moet beoordelen/controleren. Deze BOA doet zelf de waarneming van de strafbare gedraging en stuurt deze door naar het CJIB;

- Indien er camerasystemen in werking zijn, waarop de bebording niet zichtbaar is, dan zal een (minimaal) maandelijkse schouw moeten plaatsvinden door een opsporingsambtenaar. Deze legt in een proces-verbaal vast dat de borden juist zijn geplaatst. Als blijkt dat er borden niet meer juist zijn geplaatst, dan moet zo snel mogelijk contact met het Parket CVOM worden opgenomen. De handhaving dient te worden gestopt tot de bebording weer op orde is;
- De kentekens van zgn. 'no hits' (voertuigen die geen overtreding hebben begaan) moeten zo spoedig mogelijk (binnen 72 uur) verwijderd worden uit het systeem;
- Om discussies over de exacte tijd te voorkomen moet er in geval van venstertijden een zgn. *pardontijd* ingesteld worden. Hiermee wordt bedoeld, dat niet eerder dan 5 minuten na ingaan van het tijdstip dat de geslotenverklaring van toepassing is, wordt gehandhaafd. Omgekeerd geldt hetzelfde: tenminste 5 minuten voor het einde van het tijdvak waarin het verbod geldt, stopt de handhaving;
- Om uitval en overbelasting in de keten te voorkomen moeten de foto's die het systeem maakt vooraf door het Parket CVOM (afdeling B&S) worden goedgekeurd. Eerder kan niet met handhaving worden gestart;
- De verwerking van de overtredingen vindt bij het CJIB plaats. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om te toetsen onder welke voorwaarden de verwerking kan plaatsvinden. Daartoe dient de gemeente zelf contact op te nemen met het CJIB m.b.t. de eventueel door hen gestelde eisen aan het systeem. Denk daarbij, bijvoorbeeld, aan de interfaces, het datatransport en de databeveiliging;
- Alle kosten voor aanschaf en beheer worden volledig door de gemeente gedragen;
- De gemeente dient er zelf voor zorg te dragen dat een overtreder de overtredingsfoto bij de gemeente kan opvragen. De gemeente dient hier een aparte voorziening voor te treffen;
- De opsporingsinstantie moet de digitale opnames gedurende een periode van 5 jaar bewaren.

2.3 Handhaving C-bord versus G-bord voetgangersgebied

BOA's openbare ruimte hebben een breed pakket aan bevoegdheden om overlast en kleine ergernissen binnen de openbare ruimte aan te pakken. Binnen de opsporingsbevoegdheid domein I Openbare Ruimte kan een gemeente handhaven in het voetgangersgebied[1].

In het kader van gemeentelijke handhaving van de WVW is camerahandhaving op de negatie van C-borden (RVV 1990) in relatie tot de openbare orde toegestaan. Door het CVOM is in augustus 2018 een wijziging van de beleidsregel vastgesteld die het mogelijk maakt om ook met camera's te handhaven in een voetgangersgebied (bord G7). Voor handhaving in het voetgangersgebied is het een voorwaarde dat de wegindeling er uitziet als een voetgangersgebied. Dit betekent onder andere:

- De rijloper mag niet doorlopen in het voetgangersgebied (ingeval sprake is van een

[1] De BOA's zijn bevoegd om te bekeuren voor overtreding van artikel 10 RVV 1990

rijbaan dan heeft de plaatsing van een C-bord de voorkeur);

- Het voetgangersgebied heeft een wezenlijk andere uitstraling en inrichting. Het voetgangersgebied heeft de uitstraling met een 'shared space'-karakter, waarbij de bestrating van gevel tot gevel op één niveau is.

Als het gebied is ingericht als voetgangersgebied dan kan daar met camera's worden gehandhaafd, mits aan de inrichtingsmaatregelen wordt voldaan.

Het voetgangersgebied in het centrum van Alphen aan den Rijn voldoet aan de gestelde eisen. De bestrating is op één niveau aangebracht, waarbij geen sprake is van een rijbaan/-profiel voor gemotoriseerd verkeer. Het betreft een 'shared space'-omgeving, waar fietsers, voetgangers en -tijdens venstertijden- gemotoriseerd verkeer hun weg vinden. Voetgangers zijn daarbij de hoofdgebruikers. Sinds oktober 2016 wordt er al daadwerkelijk met een camera gehandhaafd op het bord G7 in de Castellumstraat.

3. Camerahandhaving, technische en juridisch randvoorwaarden

3.1 Waarom camerahandhaving?

In het centrum van Alphen aan den Rijn werken gemeente, vastgoedeigenaren, winkeliers en bewoners samen om de binnenstad beter, mooier en aantrekkelijker te maken. Alphen aan den Rijn heeft flink geïnvesteerd in het voetgangersgebied. Gewerkt is aan een aantrekkelijk en groen centrum.

Pollers:

Bij een aantrekkelijke en leefbare binnenstad hoort zo min mogelijk gemotoriseerd verkeer. Jaren geleden zijn elektronische en handmatig bedienbare pollers rondom het afgesloten gebied geplaatst om ongewenste verkeersbewegingen van motorvoertuigen buiten de venstertijden tegen te gaan. De pollers zijn vaak stuk, komen op het verkeerde moment omhoog (elektronisch), of staan vaak omlaag (handmatig) omdat er vele illegaal verkregen sleutels in omloop zijn. Zodra een nieuw palensysteem is geplaatst bestelt de lokale middenstand de sleutels bij de leverancier en verkoopt ze. Alleen op de rood/witte klappalen zijn sloten met gecertificeerde sleutels toe te passen. De klappalen zijn echter gevaarlijk voor fietsers en struikelblokken voor voetgangers omdat ze neerklappen in een gleuf of óp het wegdek en daarom niet toepasbaar in het centrumgebied. De twee elektronische pollers aan de Van Boetzelaerstraat en Castellumstraat zijn buiten werking gesteld omdat deze storingsgevoelig zijn en er veel aanrijdingen met de pollers plaatsvonden. Op deze locaties

wordt sinds 2016 met succes met de camera's gehandhaafd.

Brom- en snorfietsen:

Onderliggend Plan van Aanpak voorziet in de door het OM gestelde randvoorwaarden ten aanzien van de handhaving met camera's. Pollers zijn op zich effectief voor motorvoertuigen, maar bieden geen oplossing voor het weren van snor- en bromfietsen in het gebied. Brom- en snorfietsen zijn welkom op de centrale as (Castellumstraat, Pieter Doelmanstraat, Alphense brug, Van Boetzelaerstraat), maar in de aansluitende straten niet, omdat de breedte beperkt is en de combinatie met winkelend publiek en fietsers tot teveel overlast leidt.

Inzet BOA's:

De inzet van BOA's op straat heeft de afgelopen jaren niet tot een gedragsverandering geleid. Motorvoertuigen rijden het gebied in buiten de venstertijden en ook brom- en snorfietsen rijden op plekken waar dat niet mag. Inwoners en bezoekers ervaren hinder en overlast van de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer in het gebied. De voertuigen doen afbreuk aan de leefbaarheid en het winkelklimaat en veroorzaken geluids- en stankoverlast.

Buitengebied:

In het buitengebied zijn diverse geslotenverklaringen aanwezig, of is gekozen voor het aanwijzen tot (brom-)fietspad omdat weggebruikers meer geneigd zijn een geslotenverklaring te overtreden dan een (brom-fietspad), om (zwaar) verkeer te geleiden naar wegen waar hun aanwezigheid tot minder overlast leidt. Ondanks de aanwezigheid van goede alternatieve infrastructuur en dus goede alternatieve bewegwijzerde routes negeert veel verkeer de verkeersmaatregelen. Dit leidt op diverse smalle en ongeschikte buitenwegen tot overlast voor omwonenden (stank, trillingen en geluid) en overige weggebruikers (fietsers, schoolgaande jeugd).

Parkeren op het trottoir:

In het centrumgebied van Alphen aan den Rijn is het parkeren gefiscaliseerd. De gemeente beoogt hiermee schaarse parkeerruimte zo eerlijk mogelijk te verdelen. Voor de handhaving wordt een scanauto ingezet, een rijdende ANPR camera. Geregeld worden motorvoertuigen op het trottoir geparkeerd om het betaald parkeren te ontlopen. Het parkeren van motorvoertuigen op het trottoir is op grond van het RVV 1990 verboden. De scanauto kan ingezet worden op hierop te handhaven, wat inmiddels al succesvol wordt gedaan in andere gemeenten met een scanauto. Ook in Alphen aan den Rijn is dit getest en werkt naar behoren. Het parkeren op het trottoir leidt tot overlast voor voetgangers omdat zij onvoldoende gebruik kunnen maken van een veilige looproute en doet afbreuk aan de leefbaarheid in de straat.

Door in te zetten op technologische hulpmiddelen zoals handhavingscamera's, wordt de

inzet van gemeentelijke BOA's op een efficiënte manier ondersteund.
Hierdoor kan Alphen aan den Rijn zijn beginselplicht tot handhaving effectief uitvoeren.

3.2 Handhavingsaspecten

Voor het handhaven gaat het om constateringen van overtredingen. Verbalisering is een bevoegdheid van de Buitengewoon Opsporingsambtenaar, domein I (BOA), waarbij de handhaving is ingestoken vanuit de leefbaarheidsproblematiek door het tegengaan van ongewenst (sluip)verkeer en het verbeteren van de leefbaarheid. Om de handhaving adequaat te kunnen uitvoeren zijn een duidelijke inrichting op straat en heldere procesafspraken voor ontheffingverlening en de handhaving belangrijk.

Om het aantal beroepsprocedures te minimaliseren is het van belang dat er afspraken worden gemaakt dat er in de opstartfase en bij enige twijfel niet beboet wordt: Coulancemaatregelen. Deze coulancemaatregelen zijn zowel van toepassing vooraf (bij de controle van de overtredersbeelden), als achteraf (als de overtreding begaan is). Daarnaast worden in de opstartfase extra coulance-maatregelen getroffen. De hoofdlijn van de nader uit te werken coulance afspraken is als volgt.

Standaard coulance vooraf:

- Er wordt coulance betracht rondom het moment dat de venstertijd in gaat dan wel afloopt. Hierdoor ontstaat geen discussie over het tijdstip van de overtreding in relatie tot het moment waarop de venstertijd voor het voetgangersgebied geldt. Deze coulancetijd bedraagt 10 minuten.
- Bij een nieuwe verkeerssituatie zal er eerst een maand worden gewaarschuwd, waarna er gehandhaafd zal worden.
- Om vergissingen door onduidelijkheid en daardoor beroepsprocedures te voorkomen wordt er niet gesanctioneerd als er enige twijfel bij de BOA aanwezig is. Dit is bijvoorbeeld het geval als het kenteken van het voertuig niet goed leesbaar is.
- Met de snor- of bromfiets lopend het voetgangersgebied betreden is toegestaan. In de handhaving gaat extra aandacht uit dat men zich rijdend in het gebied begeeft

door:

- Op de foto zijn de contouren van het voertuig inclusief de persoon goed zichtbaar, ook in het donker. De BOA kan waarnemen of rijdend of lopend het voetgangersgebied wordt betreden;
- De weergave van een indicatieve snelheid van het voertuig is voor de BOA in de beoordeling een extra hulpmiddel of er sprake is van lopen of rijden.

Bij de handhaving zal gebruik gemaakt worden van een zogenaamde 'gebeurtenistijd'. Dit houdt in dat een overtreder binnen een bepaalde periode bij herhaald overtreden maar 1 beschikking in deze periode ontvangt. De overtreder moet immers de gelegenheid krijgen om zijn gedrag aan te passen. Er zit namelijk enige tijd tussen het constateren van de overtreding en het ontvangen van de beschikking van het CJIB. Op deze wijze wordt voorkomen dat er een stapeling van beschikkingen ontstaat. Gedacht wordt aan gebeurtenistijd van 21 dagen. Overtreders ontvangen, ongeacht het aantal overtredingen in deze periode, dan maximaal 1 beschikking. Afhankelijk van de mate van naleving kan de gemeente besluiten deze gebeurtenistijd terug te brengen naar een kortere periode. De volgende beschikking mag pas worden opgelegd, als de vorige is verzonden. De gebeurtenistijd zal daarom nooit verder worden teruggebracht dan 7 dagen.

Onderzocht wordt of het wenselijk en juridisch mogelijk is overtreders alsnog achteraf ontheffing te verlenen en hiervoor te laten betalen. In dat geval wordt de overtreding niet doorgezet naar het CJIB. Als de overtreder dit niet doet/wil, dan wordt de overtreding als nog doorgezet naar het CJIB. Gemeenten ontvangen op dit moment geen PV-vergoeding per opgelegde beschikking. Voordeel van achteraf alsnog ontheffing verlenen is dat er inkomsten worden gegenereerd door de gemeente.

Standaard coulance achteraf:

Na ontvangen van een beschikking kan men contact opnemen met de gemeente met vragen over de beschikking. Ingeval sprake blijkt van een grond voor seponering zal de gemeente een seponering doorvoeren via de transactie module van het CJIB.

Een seponeringverzoek wordt ingewilligd indien er een gegronde reden voor de overtreding wordt aangedragen, zoals;

- Noodsituatie: Een spoedeisend karakter waardoor de overtreding begaan is, zulks ter beoordeling aan de BOA;
- Menselijke vergissing: Betreffende persoon heeft een ontheffing, echter deze stond niet als 'actief' in het systeem.

De coulance afspraken worden onderdeel van een intern handhavingsprotocol. Door dergelijke coulanceregels toe te passen verwachten we dat de instroom in de strafrechtketen en het aantal beroepsprocedures tot een minimum beperkt blijft.

Plaatsing camera's:
De vaste camera's worden zodanig geplaatst dat deze de overtreding altijd vastleggen na passage van het verkeersbord. Om deze reden zullen de RVV-borden (G7-voetgangersgebied) niet zichtbaar zijn op de foto's die van de overtreders worden gemaakt. Omdat de foto's mede in infrarood worden gemaakt, zeker 's nachts, heeft het in beeld hebben van de borden ook geen toegevoegde waarde daar het bord op de infrarood foto wit oplicht. Gemeente Alphen aan den Rijn zal derhalve maandelijks een bordenschouw uitvoeren waarbij de plaatsing en aanwezigheid van de borden door een BOA zal worden gecontroleerd. De bevindingen zal de BOA maandelijks vastleggen in een zogenaamd 'schouw proces-verbaal'.

ANPR-foto's:
De overtredingsfoto's zullen de volgende informatie bevatten en daarmee voldoen deze aan de eisen van het parket CVOM.

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

De ANPR-camera's en scanauto hebben een zeer hoog betrouwbaarheidsniveau en worden getest voordat deze in gebruik worden genomen. Er zal gebruikt gemaakt worden van camera's met infraroodtechniek om zichtbaarheid ook in nachtelijke uren te kunnen garanderen. 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 het handhavingssysteem van de gemeente. Overtreders krijgen de mogelijkheid om op aanvraag een kopie van de overtredingsfoto te ontvangen. Dit kan zowel telefonisch als per e-mail worden opgevraagd. Er wordt onderzocht of de foto's automatisch via de transactiemodule van het CJIB meegestuurd kunnen worden zodat de automobilist de foto's digitaal via DigiD kan opvragen.

Algemeen proces-verbaal:
Voor start handhaving zal een algemeen proces-verbaal worden opgesteld en worden toegestuurd aan het Parket CVOM. Dit proces-verbaal zal onder meer achtergrondinformatie bevatten over de locatie. Een overzichtskaart met de locaties van borden en camera's zal onderdeel uitmaken van dit proces-verbaal.

3.3 Bebording, inrichting en communicatie

Een belangrijk aandachtspunt bij de invoering van camerahandhaving is dat moet worden voorkomen dat motorvoertuigen onbewust de overtreding maken en daarmee 'onbedoeld' een beschikking ontvangen. Naast dat de bebording duidelijk moet zijn, moet de maatregel in het verwachtingspatroon van de bestuurder liggen. Om een mogelijke (onbedoelde) druk op de strafrechtketen te voorkomen, zal naast de coulance in de handhavingsstrategie, ook aandacht zijn voor bebording en inrichting.

De volgende richtinggevende oplossingen worden verder uitgewerkt in de vervolgfase van het project:

- De entrees tot de binnenstad wordt voorzien van duidelijk zichtbare borden (zie bijlage 1).
- Op de borden worden de venstertijden aangeven en wordt aangegeven dat de controle plaatsvindt met behulp van camera's;
- Waar nodig worden (tijdelijk) vooraankondigingen geplaatst om bestuurders te attenderen op het voetgangersgebied;
- Een half jaar na plaatsing en inbedrijfstelling zal op de locaties waar het aantal overtredingen relatief hoog is een nader onderzoek plaatsvinden naar de inrichting en herkenbaarheid van de locatie.

Overige communicatie:

Naast deze infrastructurele maatregelen ligt de focus op het geven van bekendheid aan de camerahandhaving. Daarvoor wordt een communicatiestrategie uitgewerkt, waarin de volgende onderdelen worden uitgewerkt:

- Online-communicatie op website en social media;
- Gerichte communicatie naar bestuurders die door het centrum rijden);
- Informatievoorziening richting vaste ontheffinghouders (bewoners en ondernemers).