

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 1 oktober 2019 16:25
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Plan van Aanpak Camerahandhaving geslotenverklaring/voetgangersgebied Dordrecht

Van: Geslotenverklaringen (CVOM) [mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl]
Verzonden: dinsdag 1 oktober 2019 16:06
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Plan van Aanpak Camerahandhaving geslotenverklaring/voetgangersgebied Dordrecht

Geachte heer [REDACTED],

Dank voor alle aanvullingen en wijzigingen. Alle opmerkingen zijn wat mij betreft zo goed verwerkt en ook de oplossing voor de Vriesestraat lijkt mij duidelijk zo!
Wat mij betreft is het plan van aanpak dan akkoord en kunnen jullie hiermee verder gaan met de ontwikkeling. Alvorens we dan straks 'groen licht' geven om te starten hebben we tzt nog een aantal zaken nodig (zoals jullie ook al aangeven in de planning, maar nog even ter bevestiging).

We ontvangen dan graag

- het (definitieve) plan van aanpak
- een voorbeeld overtredingsfoto met bijbehorend opschrift
- een voorbeeld van het brondocument voor de overtreding
- het bordenplan (al zit deze nu al bij het PvA, dus indien ongewijzigd kan die dan weer zo mee).

Een en ander staat ook omschreven in het beleidskader geslotenverklaringen, met voorbeelden van foto+opschrift en een brondocument.

Mochten er in de tussentijd nog vragen zijn dan hoor ik het graag. Succes met de komende stappen en voorbereidingen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: [REDACTED]
E-mail: [REDACTED]
www.om.nl

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 20 september 2019 12:33
Aan: Geslotenverklaringen (CVOM)
Onderwerp: RE: Plan van Aanpak Camerahandhaving geslotenverklaring/voetgangersgebied Dordrecht

Geachte heer [REDACTED]

Naar aanleiding van uw opmerkingen bij het eerder toegezonden plan van aanpak, is dit op punten herzien. Bijgaand bij deze mail vindt u zowel de versie waarin uw opmerkingen en daarop doorgevoerde wijzigingen zijn terug te vinden als de versie waarin e.e.a. definitief is opgemaakt.

Bijzondere aandacht hierbij vragen we voor ons voorstel m.b.t. de locatie Vriesestraat, zoals in bijlage 3 nader is toegelicht.

Graag zien we de reactie van het CVOM op dit plan van aanpak tegemoet.
Bij voorbaat dank hiervoor.

Met vriendelijke groet, namens gemeente Dordrecht

[Redacted signature]

Van: Geslotenverklaringen (CVOM) [mailto:aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl]
Verzonden: vrijdag 9 augustus 2019 12:33
Aan: [Redacted]
Onderwerp: FW: Plan van Aanpak Camerahandhaving geslotenverklaring/voetgangersgebied Dordrecht

Geachte heer [Redacted]

Hierbij dan nogmaals. Wellicht is dat waarom de e-mail nog niet was doorgelaten.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: [Redacted]
E-mail: [Redacted]
www.om.nl

Van: Geslotenverklaringen (CVOM)
Verzonden: vrijdag 9 augustus 2019 12:26
Aan: [Redacted]
Onderwerp: FW: Plan van Aanpak Camerahandhaving geslotenverklaring/voetgangersgebied Dordrecht

Geachte heer [Redacted],

Ik probeerde u net te bellen, maar u was niet bereikbaar. Gisteren kreeg ik een terugbelverzoek van mijn collega. Uw zou al enige tijd wachten op een reactie nav uw ingezonden plan van aanpak betreffende de geslotenverklaring in Dordrecht.

Wellicht is er in de mailing iets misgegaan, maar onderstaande e-mail had ik u reeds gestuurd als reactie daarop; wellicht was deze niet goed doorgelaten.

Indien het ging om een andere e-mail/een andere vraag hoor ik het graag, anders ga ik er vanuit dat u met onderstaande van een antwoord bent voorzien.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: [REDACTED]
E-mail: [REDACTED]
www.om.nl

Van: Geslotenverklaringen (CVOM)
Verzonden: dinsdag 30 juli 2019 10:53
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Plan van Aanpak Camerahandhaving geslotenverklaring/voetgangersgebied Dordrecht

Geachte heer [REDACTED]

Allereerste excuses voor de vertraging in de beantwoording. In verband met vakantiedrukke en lage bezetting is dit langer blijven liggen dan de bedoeling was.

Bijgevoegd het door u verzonden plan van aanpak. In het bestand heb ik enkele opmerkingen en vragen geplaatst.

Los van de hier genoemde vragen hebben we voor de daadwerkelijke eindbeoordeling ook het brondocument, een foto en het algemeen PV nodig, maar zoals ik begreep uit de daar beschreven planning zal dit op een later moment aan de CVOM worden voorgelegd.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker

Openbaar Ministerie
Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie
Afdeling Beleid en Strategie

Tel: [REDACTED]
E-mail: [REDACTED]
www.om.nl

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 25 juni 2019 11:37
Aan: aanvraag.geslotenverklaringen.cvom@om.nl
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Plan van Aanpak Camerahandhaving geslotenverklaring/voetgangersgebied Dordrecht

L.S.,

Bijgaand stuur ik u het plan van aanpak voor de invoering en uitvoering van camerahandhaving van de geslotenverklaringen / voetgangersgebied in Dordrecht.

Graag zie ik uw reactie m.b.t. dit plan van aanpak tegemoet.

Vanzelfsprekend ben ik bereid om e.e.a. in een gesprek nader toe te lichten. U kunt mij hiervoor bereiken via e-mail [REDACTED]

Bij voorbaat dank voor uw reactie.

Met vriendelijke groet,

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

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

Plan van aanpak
Camerahandhaving autovrij gebied Dordrecht

Gemeente Dordrecht
Versie 0.99
20 september 2019

Inhoudsopgave

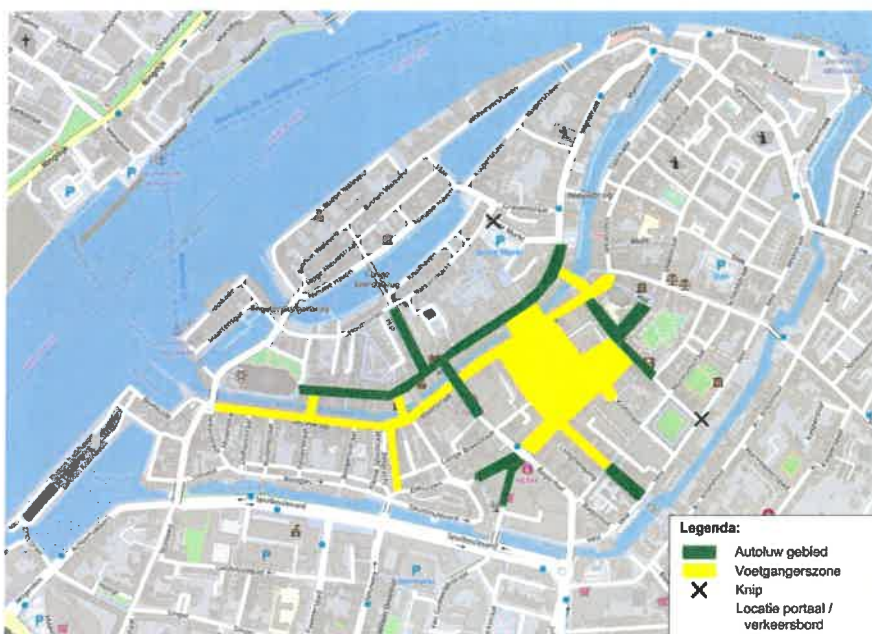
1	Inleiding	3
1.1	Huidige situatie	3
1.2	Noodzaak handhaving autovrij gebied.....	4
1.3	Beleidskader Openbaar Ministerie.....	4
1.4	Invulling randvoorwaarden GVVG.....	5
1.5	Beeldmateriaal	7
1.6	Privacy	8
2	Locaties camerahandhaving.....	9
2.1	Autoluw gebied	9
2.2	Voetgangerszone.....	9
2.3	Knips	9
3	Ontheffingen	11
3.1	Landelijke ontheffingen / vrijstelling van ontheffing	11
3.2	Lokale ontheffingen	11
4	Handhavingsaspecten	12
4.1	Opstartfase: eenmalige coulance.....	12
4.2	Standaard coulance.....	12
4.3	CJIB	13
4.4	Camera's.....	13
4.5	Algemeen proces-verbaal	13
5	Communicatie en bebording.....	14
5.1	Communicatie	14
5.2	Bebording	14
6	Planning.....	15
Bijlage 1:	Overzicht bebordinglocaties autoluw gebied, voetgangerszone en knips	16
Bijlage 2:	Bebording ten behoeve van camerahandhaving autoluw gebied, voetgangerszone en knips	17
Bijlage 3:	Impressie per locatie	23

1 Inleiding

Met dit plan van aanpak beschrijft de Gemeente Dordrecht op welke wijze zij invulling wil geven aan het in- en uitvoeren van camerahandhaving in het autovrij gebied van de Dordtse binnenstad.

1.1 Huidige situatie

De gemeente Dordrecht kent in de binnenstad sinds vele jaren een autoluw gebied en een voetgangerszone. Daarnaast zijn 2 knips aangebracht om doorgaand verkeer door de binnenstad te weren. De afsluiting van het autoluw gebied en de knips stoelt op een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen (RVV-bord C12), ter markering van de voetgangerszone is bij alle toegangen RVV-bord G7 geplaatst. Op onderstaande plattegrond zijn het autoluw gebied (groen gearceerd), de voetgangerszone (geel gearceerd) en de knips (markering "X") weergegeven.



Figuur 1: Kaart Autoluw gebied, Voetgangerszone en Knips

De in- en uitgangen van het autoluw gebied en de voetgangerszone én de beide knips zijn voorzien van zogenaamde pollers. Deze pollers zijn aan het einde van hun levensduur en de Gemeente Dordrecht wenst deze te vervangen door camerahandhaving om de leefbaarheid van de binnenstad blijvend te garanderen.

Dit plan van aanpak gaat in op de door het Openbaar Ministerie gestelde voorwaarden ten aanzien van de handhaving met camera's van geslotenverklaringen en voetgangersgebieden.

1.2 Noodzaak handhaving autovrij gebied

In de huidige situatie is toegang tot het autoluwe gebied en de voetgangerszone fysiek onmogelijk voor niet-ontheffinghouders, waardoor de leefbaarheid voor bewoners in deze gebieden gegarandeerd wordt. De fysieke knips zorgen er voor dat de binnenstad niet kan worden gebruikt als doorgaande route voor het verkeer van oost naar west v.v., waardoor langs deze route de leefbaarheid voor bewoners niet in het gedrang is.

Het buiten bedrijf stellen van de fysieke pollers zou betekenen dat 24/7 handhaving ingezet zou moeten worden in de vorm van BOA's. Gegeven het reeds uitgebreide takenpakket van de gemeentelijke BOA's is dit een niet-realistisch scenario. Om overlast voor bewoners te voorkomen wil Gemeente Dordrecht ook na het buiten bedrijf stellen van de pollers handhaven op de geslotenverklaringen en het aangewezen voetgangersgebied.

De Gemeente Dordrecht heeft de mogelijkheden voor een slimme(re) organisatie van de handhaving onderzocht, waarbij de leefbaarheid voor de bewoners als primaire doelstelling geldt. Gegeven de inmiddels beschikbare technieken, wenst de Gemeente Dordrecht camerahandhaving gebaseerd op kentekenherkenning in te zetten voor de handhaving van de geslotenverklaringen en het voetgangersgebied. Als uitgangspunt hierbij geldt dat de camera's uitsluitend worden gebruikt voor het handhaven van onrechtmatige passages van voertuigen (zowel motorvoertuigen als andere voertuigen voorzien van een kenteken- of bromfietsplaat).

Dit plan van aanpak wordt, inclusief impressietekeningen van alle handhavingslocaties, ter instemming voorgelegd aan de lokale driehoek en het CVOM.

1.3 Beleidskader Openbaar Ministerie

De gemeentelijke BOA's kunnen vanuit Domein I handhaven op het negeren van geslotenverklaringen en het rijden in voetgangersgebieden. Door de groeiende omvang van de handhavingstaken binnen de gemeente, heeft Gemeente Dordrecht gezocht naar andere, efficiëntere, manieren van handhaving. Handhaving door middel van camera's is hiervan een voorbeeld.

Het CVOM heeft vanwege haar verantwoordelijkheid voor het landelijk handhavingsbeleid randvoorwaarden en kaders ontwikkeld voor de handhaving van geslotenverklaringen en voetgangersgebieden, ingegeven vanuit het leefbaarheids criterium. Het Beleidskader Geslotenverklaringen en Voetgangersgebieden (GVVG) geeft de uitgangspunten en randvoorwaarden aan wanneer een gemeente voor eigen rekening en risico geautomatiseerd wil gaan handhaven met kentekenherkenning. In het Beleidskader GVVG zijn de uitgangspunten opgenomen voor de inzet van kenteken camera's t.b.v. handhaving van C- en G-borden. Dit beleidskader is een doorontwikkeling op het Beleidskader Flitspalen uit 2015.

Het beleidskader GVVG is per 1 juli 2018 in werking getreden en voor het laatst in augustus 2018 geüpdatet. In het kort ziet het traject van een verzoek te mogen handhaven met een camera er als volgt uit:



- De gemeente stelt een plan van aanpak op naar aanleiding van problematiek inzake de leefbaarheid waarin de uitgangspunten uit het Beleidskader GVVG zijn verwerkt.
- De gemeente zorgt voor afstemming met het arrondissementsparket en met het CVOM.

- Het plan van aanpak wordt vastgesteld in de lokale driehoek.
- Naast het plan van aanpak wordt ook een zgn. algemeen proces verbaal opgemaakt en voorgelegd aan het CVOM.
- Daarnaast worden diverse digitale opnamen en het brondocument ter beoordeling voorgelegd aan het CVOM.
- Na akkoord van het CVOM op het plan van aanpak, het algemeen proces verbaal, de digitale opnamen en het brondocument kan de handhaving starten.

De Gemeente Dordrecht volgt dit traject om te komen tot invoering van camerahandhaving binnen het autoluw gebied, de voetgangerszone en de knips in de binnenstad.

1.4 Invulling randvoorwaarden GVVG

In het beleidskader GVVG zijn de technische en juridische randvoorwaarden opgenomen waaraan voldaan moet worden. In deze paragraaf wordt aangegeven op welke wijze voor de Dordtse camerahandhaving aan deze randvoorwaarden wordt voldaan.

1. *De kosten voor aanschaf en beheer worden volledig door de gemeente gedragen.*
De gemeenteraad van Dordrecht heeft budget beschikbaar gesteld voor de investering in de vervanging van de pollers door een camerasysteem; de beheerkosten worden gedekt uit de vrijvallende kosten voor het operationeel en technisch beheer van de pollers.
2. *Alle overtredingen komen op de overtrederlijst, op basis waarvan de BOA de foto's handmatig controleert en beoordeelt en, indien sprake is van een strafbare gedraging, doorstuurt naar het CJIB voor verdere afhandeling.*
Een BOA van gemeente Dordrecht doet een handmatige controle en beoordeling van alle geregistreerde overtredingen, voordat een waarschuwingsbrief wordt verzonden of een overtreding wordt doorgestuurd naar het CJIB. De aldus geaccordeerde overtredingen worden geüpload naar de Transactiemodule van het CJIB.
3. 
4. 
5. *Voertuigen die geen overtreding hebben begaan, worden binnen 72 uur verwijderd uit het systeem.*

De foto's van voertuigen die geen overtreding hebben begaan worden binnen maximaal 72 uur verwijderd uit het systeem. Dit is als eis onderdeel van het selectieproces (aanbestedingsprocedure) van de leverancier.

6. *De locaties van de camera's en de borden waarop gehandhaafd wordt, worden op een plattegrond van het gesloten gebied helder weergegeven.*
In bijlage 1 is een plattegrond opgenomen waarop de locaties van de camera's zijn weergegeven. In bijlage 2 zijn de verschillende bebordingsoorten opgenomen, inclusief toelichting op welke locaties deze worden toegepast.
7. *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.*
Op die plaatsen waar dit het geval is, worden vooraankondigingen geplaatst. In bijlage 1 en 2 is respectievelijk opgenomen op welke locaties een vooraankondiging wordt geplaatst en welke uitvoeringsvorm deze heeft.
8. *Alle overtredingen – oftewel "hits" – komen in de zgn. handbak. Van hieruit beoordeelt/ controleert een buitengewoon opsporingsambtenaar alle foto's handmatig.*
De BOA's van de gemeente verzorgen de controle en beoordeling van de "hits" en verzorgen de upload van de beoordeelde overtredingen naar de Transactiemodule van het CJIB.
9. *Op de foto is zichtbaar dat het voertuig het bord is gepasseerd.*
De bewijsvoering is zodanig dat er geen sprake is van twijfel over de vastgestelde constatering. Een overzichtsfoto van de locatie en situatie wordt toegevoegd aan deze bewijslast. Indien blijkt dat het niet mogelijk is de bebording op het fotomateriaal te tonen committeert de Gemeente Dordrecht zich aan het maandelijks schouwen van de bebording. Van de schouwmomenten wordt een logboek bijgehouden.
10. *De camera's voor kentekenherkenning worden uitsluitend gebruikt voor het handhaven van geslotenverklaring en voetgangersgebieden (GVVG).*
De camerahandhaving wordt ingezet voor de geslotenverklaring (autoluw gebied en knips) op RVV-bord C12 en voor het voetgangersgebied (voetgangerszone) op RVV-bord G7.
11. *Op de foto's staat het kenteken van het voertuig, de contouren van het voertuig, datum en tijdstip goed zichtbaar, zowel bij dag als bij nacht.*
Er zal gebruikt gemaakt worden van camera's met daglicht lens en een infrarood lens. De infraroodtechniek is om zichtbaarheid op donkere momenten te kunnen garanderen.
12. *De gemeente zorgt ervoor dat de overtreder de overtredingsfoto bij de gemeente kan opvragen.*
Van de leverancier van het camerasysteem wordt geëist dat deze op voorhand aantoont dat het systeem deze functionaliteit biedt. Deze eis is onderdeel van het selectieproces (aanbestedingsprocedure) van de leverancier.
13. *De opsporingsinstantie moet de digitale opnames gedurende een periode van 5 jaar bewaren.*
De leverancier wordt verplicht de instellingen zodanig te kiezen dat digitale opnames een periode van tenminste 5 jaar bewaard blijven.

Voor wat betreft de toegangen tot de voetgangerszone (RVV-bord G7) geldt aanvullend:

14. *De wegingdeling dient er uit te zien als een voetgangersgebied. Dat wil zeggen dat er geen sprake mag zijn van een indeling als rijbaan met trottoirs of dat het wegdek de indruk geeft van een rijbaan.*

In bijlage 3 is voor alle toegangen een impressie inclusief de toe te passen bebording weergegeven. De Gemeente Dordrecht is van mening dat alle toegangen voldoen, gegeven het feit dat de verharding van-gevel-tot-gevel zich op één en hetzelfde niveau bevindt.

15. *Er dient voor bestuurders van motorvoertuigen gehandhaafd te worden op feitcode R315a: "als bestuurder van een motorvoertuig niet de rijbaan gebruiken", en voor bestuurders van bromfietsen op feitcode R311: "als bromfietsen niet de rijbaan gebruiken bij ontbreken van (brom)fietspad (RVV-bord G12a)".*

Handhaving van overtreders van de inrijverboden rondom de voetgangerszone vindt plaats op grond van de feitcodes R315a (bestuurders motorvoertuig) respectievelijk R311 (bromfietser).

De randvoorwaarden uit het beleidskader GVVG worden 1-op-1 opgenomen in het Programma van Eisen en de overeenkomst met de leverancier voor de levering van het camerasysteem. Voorafgaand aan de daadwerkelijke oplevering en ingebruikname van het camerasysteem wordt een SAT gehouden waarbij de leverancier aan moet tonen dat het systeem voldoet aan deze randvoorwaarden. Hiermee verkrijgt Gemeente Dordrecht de zekerheid dat aan bovenstaande vereisten daadwerkelijk kan worden voldaan en dat het systeem op goedkeuring van het CVOM kan rekenen. Het Parket CVOM ontvangt voor de start van de handhaving ter goedkeuring het algemeen Proces-Verbaal, de verkregen digitale foto-opnamen en het brondocument.

1.5 Beeldmateriaal

Op de digitale opname moet het voertuig en het kenteken onder alle omstandigheden goed zichtbaar zijn.

- Op de foto moet het kenteken van het voertuig en de contouren van het voertuig goed zichtbaar zijn. Voorbeelden van fotomateriaal worden ter goedkeuring aan het CVOM voorgelegd.
- Op de foto moet zichtbaar dat het bord, afhankelijk van de locatie RVV-bord C12 of G7, gepasseerd is. Indien het bord niet zichtbaar is, wordt de overtreding onderbouwd aan de hand van de schouwgegevens. Maandelijks wordt een schouw van alle locaties uitgevoerd door een gemeentelijke BOA. Indien bebording op een locatie ontbreekt, wordt het CVOM hiervan direct op de hoogte gesteld. Het rapport van de schouw kan te allen tijde worden opgevraagd bij de gemeente.

Op de afbeelding met de overtreding moet een tekstvak worden geplaatst waarin de onderstaande teksten duidelijk leesbaar en chronologisch moeten worden geplaatst:

- Een voor de betreffende camera in combinatie met de locatie uniek foto ID-nummer
- Datum en tijdstip overtreding conform de in Nederland gebruikelijke datumaanduiding, namelijk dag-maand-jaar en vervolgens het tijdstip volgens 24 uurssysteem aangeduid in seconden.
- Locatie van overtreding conform BPS¹ en rijrichting voertuig.
- Kenteken en land herkomst voertuig.
- Feitcodevermelding van het soort overtreding, afhankelijk van de locatie is dit:
 - o R315a voor bestuurders van motorvoertuigen bij de toegangen tot de voetgangerszone
 - o R311 voor bromfietzers bij de toegangen tot de voetgangerszone
 - o R559 voor bestuurders van motorvoertuigen bij de toegangen tot het autoluw gebied en bij de knips

Het voorgaande wordt onverkort opgenomen in het Programma van Eisen en de overeenkomst met de leverancier voor de levering van het camerasysteem. Voorafgaand aan de daadwerkelijke

¹ Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek (zie: publicaties.minienm.nl/documenten/beschrijvende-plaatsaanduiding-systematiek-bps-1994)

oplevering en ingebruikname van het camerasysteem wordt een SAT gehouden waarbij de leverancier aan moet tonen dat het systeem hieraan voldoet.

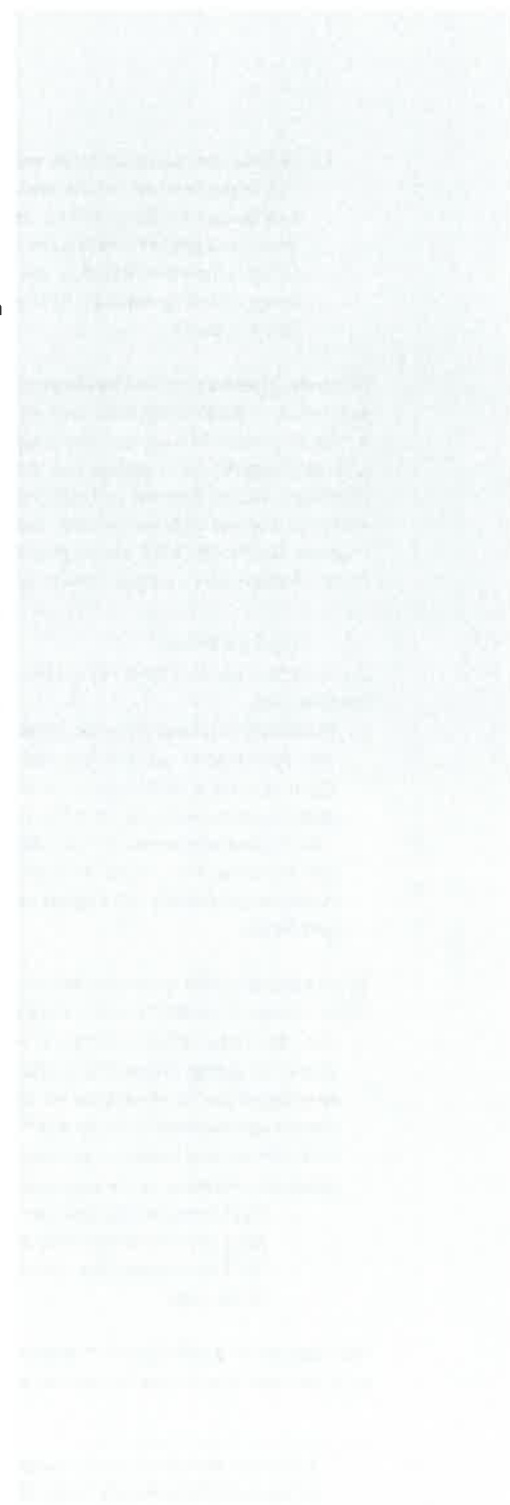
1.6 Privacy

Met betrekking tot privacy wordt van de leverancier geëist dat het camerasysteem voldoet aan het bepaalde in AVG. De Gemeente Dordrecht sluit een Verwerkersovereenkomst met de leverancier van het camerasysteem. In het beleidskader GVVG stelt het OM onder meer als eis dat camerabeelden van passages die niet leiden tot een beschikking of waarschuwing binnen maximaal 72 uur worden verwijderd uit het systeem. Voor de zaakgegevens van overtreders is daarentegen een wettelijke bewaartermijn van 5 jaar van toepassing. De Gemeente Dordrecht neemt deze termijnen 1-op-1 op in het Programma van Eisen en de overeenkomst met de leverancier voor de levering van het camerasysteem.

Op grond van AVG zijn de volgende maatregelen ter waarborging van de privacy vereist:

- Het bijhouden van een register van verwerkingsactiviteiten;
- Het uitvoeren van een data protection impact assessment (DPIA);
- Het bijhouden van een register van datalekken die zijn opgetreden;
- Het aantonen dat een betrokkene daadwerkelijk toestemming heeft gegeven voor een gegevensverwerking wanneer voor die verwerking toestemming nodig is.

Een belangrijk deel van deze verplichte maatregelen wordt de verantwoordelijkheid van de leverancier van het camerasysteem. De aanpak en eisen die door de Gemeente Dordrecht worden gesteld in het kader van het waarborgen van de privacy zijn opgenomen in de Verwerkersovereenkomst die de gemeente sluit met de leverancier.



2 Locaties camerahandhaving

2.1 Autoluw gebied

Het autoluw gebied bestaat uit een drietal deelgebieden. Het eerste deelgebied is toegankelijk via de pollers aan de Wijnstraat, Grotekerksbuurt en Visstraat, het tweede deelgebied via de poller aan de Nieuwstraat, het derde deelgebied kan via de poller Achterom worden in- en uitgereden. Uitsluitend de poller aan de Visstraat is gedurende venstertijden geopend. Deze venstertijden zijn:

- Maandag, dinsdag, woensdag, vrijdag, zondag en feestdagen: 17.00 – 11.00 uur (volgende dag)
- Donderdag: 21.00-11.00 uur (volgende dag)
- Zaterdag: 18.00-12.00 uur (volgende dag)

De andere pollers kunnen uitsluitend door ontheffinghouders worden gepasseerd. Dit is te allen tijde mogelijk, tenzij sprake is van specifieke omstandigheden (evenementen) waardoor rijdend verkeer binnen het gebied onmogelijk is.

Bij de poller aan de Visstraat is met enige regelmaat sprake van aanrijdingen, met de nodige schade aan poller en voertuigen tot gevolg. Als gevolg hiervan is het autoluw gebied regelmatig "open" en wordt de gesloten verklaring genegeerd. Dit leidt tot ongewenste verkeersbewegingen in het autoluw gebied en daarmee tot leefbaarheidsproblemen.

Op de huidige poller-locaties wordt bebording geplaatst, gebaseerd op de gesloten verklaring voor alle motorvoertuigen (C12). In bijlage 1 is een overzicht van de bebordinglocaties opgenomen, in bijlage 3 impressies van de toe te passen bebording en camera's op de locaties.

2.2 Voetgangerszone

De voetgangerszone bestaat uit een gedeelte ten westen en een gedeelte ten oosten van de Visstraat. Het gedeelte ten westen van de Visstraat is toegankelijk via de pollers aan de Visstraat, Voorstraat-West (Prinsenstraat), Lombardstraat en Grote Spuistraat. Het gedeelte ten oosten van de Visstraat is toegankelijk via de poller aan de Visstraat, Voorstraat-Oost (Steegoversloot), Sarisgang, Kolfstraat (Statenplein) en Vriesestraat. Er zijn geen venstertijden voor de voetgangerszone. Wel is de poller in de Visstraat omlaag gedurende de in 2.1 genoemde venstertijden voor het Autoluw gebied.

De andere pollers kunnen uitsluitend door ontheffinghouders worden gepasseerd. Dit is te allen tijde mogelijk, tenzij sprake is van specifieke omstandigheden (evenementen) waardoor rijdend verkeer binnen het gebied onmogelijk is.

Op de huidige poller-locaties, uitgezonderd de Visstraat, wordt bebording geplaatst, gebaseerd op de aanwijzing als voetgangerszone (G7). Deze bebording wordt ook geplaatst bij de aansluiting aan weerszijden van de Visstraat op de voetgangerszone ter hoogte van de Voorstraat. In bijlage 1 is een overzicht van de bebordinglocaties opgenomen, in bijlage 3 impressies van de toe te passen bebording en camera's op de locaties.

2.3 Knips

Op 2 locaties zijn pollers geplaatst teneinde doorgaand verkeer door de binnenstad tegen te gaan (de "knips"). Deze locaties zijn:

- Vest, ter hoogte van de aansluiting Kolfstraat
- Grote Markt, ter hoogte van de aansluiting Varkenmarkt

Door uitsluitend bestemmingsverkeer toe te laten wordt het aantal verkeersbewegingen in de gehele binnenstad beperkt en daardoor de leefbaarheid bevorderd. Omwille van de bereikbaarheid van omliggende voorzieningen is op deze locaties niet gekozen voor het instellen van een autoluw gebied en/of voetgangerszone, maar is een lokale afsluiting gerealiseerd.

Op de huidige poller-locaties wordt bebording geplaatst, gebaseerd op de gesloten verklaring voor alle motorvoertuigen (C12). In bijlage 1 is een overzicht van de bebordinglocaties opgenomen, in bijlage 3 impressies van de toe te passen bebording en camera's op de locaties.



3 Ontheffingen

3.1 Landelijke ontheffingen / vrijstelling van ontheffing

In het gemeentelijke ontheffingsreglement is een vrijstelling voor het aanvragen van een ontheffing opgenomen voor voertuigen van hulpdiensten (brandweer, politie, (dieren)ambulance) en lijnbussen. Aan deze belanghebbenden wordt actief gevraagd om actuele kentekenoverzichten aan te leveren, opdat deze in de database met ontheffinghouders kunnen worden opgenomen. Indien een voertuig dat zichtbaar behoort tot een van de vrijstellingscategorieën maar niet in de database is opgenomen door het camerasysteem wordt opgemerkt, wordt het kenteken van dit voertuig alsnog toegevoegd aan de database en de registratie als niet-overtreding aangemerkt.

Voor voertuigen die beschikken over een landelijke RVV-ontheffing, maar niet tot een vrijstellingscategorie volgens het ontheffingsreglement behoren, wordt de mogelijkheid geboden om deze schriftelijk of langs digitale weg aan te melden, zodat deze gebruik kunnen maken van het autoluw gebied, de voetgangerszone en/of de knips.

3.2 Lokale ontheffingen

De gemeente verleent ontheffingen voor:

- Het binnenrijden van het Autoluw gebied buiten de venstertijden
- Het passeren van één van de knips (voorbehouden aan houders van een parkeervergunning in een vergunningsector die zich aan weerszijden van de knip bevindt).
- Het binnenrijden van de Voetgangerszone

Voor wat betreft het binnenrijden van het Autoluw gebied en de Voetgangerszone is dit voor ontheffinghouders die niet beschikken over eigen parkeergelegenheid binnen het betreffende gebied beperkt tot de toegang aan de Visstraat of de Kolfstraat. Bewoners of bedrijven mét eigen parkeergelegenheid kunnen een ontheffing krijgen die geldig is voor alle toegangen tot het gebied van waaruit hun parkeergelegenheid te bereiken is.

Binnen de gemeente worden daarnaast ontheffingen op grond van artikel 87 van RVV1990 verstrekt voor diverse categorieën voertuigen (bijvoorbeeld: voertuigen van gemeentelijke diensten, (deel)taxi's). De kentekens van deze voertuigen worden eveneens toegevoegd aan de database met ontheffinghouders.

4 Handhavingsaspecten

De Gemeente Dordrecht streeft naar een goede handhaving van haar autoluwe gebieden en voetgangerszone. Echter, het opleggen van bekeuringen geldt niet als doel an sich. Door enige coulance te betrachten, streeft Gemeente Dordrecht er naar om uitsluitend "echte" overtredders aan te pakken. Dit leidt er tevens toe dat beroepsprocedures zoveel mogelijk worden voorkomen.

De BOA zal bij de beoordeling van de camerabeelden derhalve coulance betrachten bij het doorzetten van de overtredding naar het CJIB. Daarnaast worden in de opstartfase aanvullende coulance maatregelen getroffen. De Gemeente Dordrecht stelt ten aanzien van de handhaving op hoofdlijnen de hiernavolgende werkwijze voor.

4.1 Opstartfase: eenmalige coulance

In de eerste maand na ingebruikname van de camera's ontvangen alle overtredders een waarschuwingsbrief van de gemeente. In deze brief is naast de informatie over de overtredding, ook informatie opgenomen hoe in het vervolg een beschikking te voorkomen.

4.2 Standaard coulance

De onderstaande gronden voor het betrachten van coulance worden opgenomen in het interne handhavingsprotocol. Door dergelijke coulanceregels toe te passen verwacht Gemeente Dordrecht dat de zogenoemde 'oneigenlijke' instroom in de strafrechtketen en het aantal bezwaarprocedures tot een minimum beperkt blijft.

Onduidelijkheid

Om vergissingen door onduidelijkheid en daardoor bezwaarprocedures 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.

Opvolgtijd overtreddingen

[Redacted content]

Seponeringsmogelijkheid

Na ontvangst van een beschikking kan de overtredder contact opnemen met Gemeente Dordrecht. De Gemeente Dordrecht stelt een kanaal open (bijvoorbeeld een webportaal of telefoonnummer) waar een overtredder zich kan melden met vragen over de beschikking en waar de betreffende foto opgevraagd kan worden. 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 overtredding wordt aangedragen, zoals bijvoorbeeld een noodsituatie: Een spoedeisend karakter waardoor de overtredding begaan is, zulks ter beoordeling aan de BOA. Bij de beoordeling van een seponeringverzoek geldt het "vier-ogen"-

principe, dat wil zeggen dat de seponering niet uitsluitend wordt beoordeeld door de BOA die de overtreding heeft geconstateerd.

4.3 CJIB

De Gemeente Dordrecht maakt reeds gebruik van de Transactiemodule van het CJIB voor het aanleveren van de overtredingen en stemt af onder welke voorwaarden de verwerking kan plaatsvinden (eisen aan bijvoorbeeld de interfaces, het datatransport en de databeveiliging).

Om uitval en overbelasting in de strafrechtketen te voorkomen worden de foto's vooraf ter goedkeuring voorgelegd aan het CVOM. Er wordt pas gestart met handhaven als het CVOM akkoord is en het (CV)OM en CJIB geïnformeerd zijn over de daadwerkelijke start. De foto's zullen zo met zekerheid voldoen aan de gestelde vereisten van de foto en het foto-opschrift.

4.4 Camera's

In hoofdstuk 2 is per locatie aangegeven waar de camera ten opzichte van elke geslotenverklaring wordt geplaatst. De camera registreert kentekens van motorvoertuigen en bromfietsen.



De camera's hebben een zeer hoog betrouwbaarheidsniveau en worden getest voordat deze in gebruik worden genomen.

4.5 Algemeen proces-verbaal

Voor de start van de handhaving zal de Gemeente Dordrecht per gebied (autoluw gebied, voetgangerszone en knips) een algemeen proces-verbaal opstellen. Dit proces-verbaal zal onder meer achtergrondinformatie bevatten over de geslotenverklaring / voetgangersgebied en de totstandkoming van de digitale handhaving. Een overzichtskaart met de locaties van borden en camera's zal onderdeel uitmaken van dit proces-verbaal. Daarnaast worden de ingezette communicatiemiddelen beschreven die zijn gebruikt om de digitale handhaving bekend te maken. Dit proces-verbaal wordt gelijktijdig met de digitale foto-opnamen en het bronbestand ter goedkeuring voorgelegd aan het CVOM.

5 Communicatie en bebording

5.1 Communicatie

Naast de infrastructurele maatregelen en handhaafaspecten besteed Gemeente Dordrecht veel aandacht aan het opbouwen van bekendheid met de nieuwe wijze van handhaven met camera's. Daarvoor wordt een communicatieplan uitgewerkt. Daarin zijn onder andere de volgende maatregelen opgenomen:

- Communicatie over de camerahandhaving via een online en offline communicatiecampagne (te denken valt hierbij aan: de gemeentelijke website, animatie en sociale media, banners en driehoeksborden op straat (zowel op de te handhaven locaties als langs de invalswegen naar de binnenstad)).
- Gerichte informatievoorziening (mailing) richting huidige ontheffinghouders, én informatiebijeenkomsten voor bewoners en ondernemers.
- Berichtgeving in de lokale media, gemeentenieuws en via advertenties.

5.2 Bebording

Een belangrijk aandachtspunt is dat moet worden voorkomen dat voertuigen zonder dat het de bedoeling was de geslotenverklaring inrijden en daarmee 'onbedoeld' een boete ontvangen. Dit leidt niet alleen tot een mogelijke (onbedoelde) druk op de strafrechtketen, ook bij bezoekers ontstaat irritatie als zij worden geconfronteerd met een bekeuring zonder te weten dat ze daadwerkelijk een overtreding begaan hebben. Duidelijke eenduidige bebording en daaraan gekoppelde inrichting van de weg dragen bij om de duidelijkheid van de afsluiting op straat te vergroten.

De toegangen tot het autoluik gebied en de voetgangerszone worden voorzien van bebording (resp. C12 en G7), de knips worden aan beide zijden voorzien van bebording (C12), duidelijk zichtbaar geplaatst in bordportalen, zoals geïllustreerd in bijlage 3. Op de bordportalen wordt tevens aangegeven dat controle plaatsvindt met behulp van kentekencamera's.

Aanvullend wordt bij het laatste keuzemoment voor elke toegang c.q. knip een vooraankondiging geplaatst om de bestuurder van een voertuig erop te attenderen dat deze een afgesloten gebied nadert. De bebording van de vooraankondigingen is eveneens weergegeven in bijlage 2.

Elders opgedane ervaringen (o.a. Alkmaar, Delft) leren dat uitsluitend het plaatsen van de juridisch noodzakelijke bebording in de praktijk niet altijd voldoende blijkt. Om deze reden worden de fysieke niet-beweegbare obstakels (paaltjes) die zich in de huidige situatie aan weerszijden van de pollers bevinden, gehandhaafd. Dit zorgt er tevens voor dat de camera's voor de kentekenherkenning een relatief klein gebied hoeven te bestrijken, wat de kwaliteit van de foto's ten goede komt. De Gemeente Dordrecht meent vooralsnog dat deze inrichting van de geslotenverklaringen afdoende is. Mocht na de inbedrijfstelling van de camerabewaking desondanks blijken dat bestuurders in aanzienlijke mate per ongeluk de geslotenverklaringen passeren, zal de inrichting waar mogelijk worden geoptimaliseerd. Zolang een dergelijke optimalisatie van een locatie niet is uitgevoerd, zal de camerahandhaving op deze locatie tijdelijk worden gestaakt.

Zie vorige opmerking, indien op locaties voor zowel in als uitrijdend verkeer wordt gecontroleerd kan het onvolledig/onduidelijk zijn van bebording op 1 plek ook effecten hebben voor de verwijtbareid van uitrijden op een andere plek. Immers wist bestuurder dan niet dat hij niet in dat gebied mocht zijn.

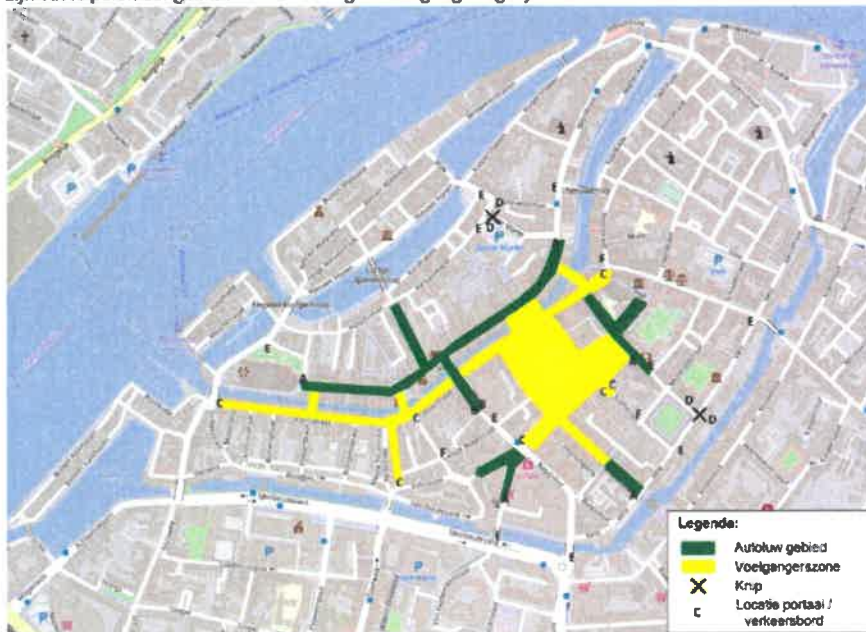
6 Planning

De planning is erop gericht om de camerabewaking per 1 april 2020 in gebruik te nemen. De planning ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

- Goedkeuring plan van aanpak door Lokale Driehoek (mei 2019)
- Vaststellen herziene regelgeving m.b.t. ontheffingverlening door Gemeenteraad Dordrecht (september 2019)
- Aanbestedingsprocedure en selectie leverancier (oktober – november 2019)
- Realisatie digitaal loket voor aanvragen en beheren ontheffingen (september – december 2019)
- Plaatsing bebording en camera's op straat, uitvoering SAT (januari – maart 2020)
- Aanleveren algemeen PV, digitale foto-opnamen en bronbestand ter goedkeuring aan Parket CVOM (januari – februari 2020)
- Ingebruikname camerahandhaving (1 april 2020)
- Waarschuwingsperiode (1 april – 30 april 2020)
- Start beboeten herhaalde overtreders (1 mei 2020)
- Monitoring (on)rechtmatige passages (doorlopend vanaf 1 april 2020)

Bijlage 1: Overzicht bebordinglocaties autoluw gebied, voetgangerszone en knips

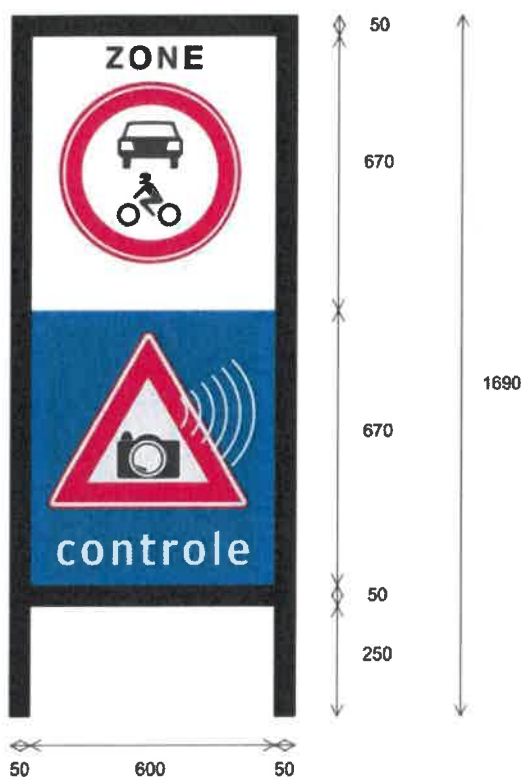
Onderstaande plattegrond geeft een overzicht van de bebordinglocaties voor het autoluw gebied, de voetgangerszone en de knips. De letter-aanduidingen verwijzen naar de type-aanduidingen van de bebordingstekeningen in bijlage 2. Daar waar op een locatie letters dubbel zijn weergegeven, wordt de bedoelde bebording aan weerszijden van de rijbaan aangebracht. Alle locaties waar het fysiek mogelijk is om de gebieden in te rijden, zijn hiermee voorzien van bebording. In de andere straten zijn vaste palen aangebracht waardoor geen toegang mogelijk is.



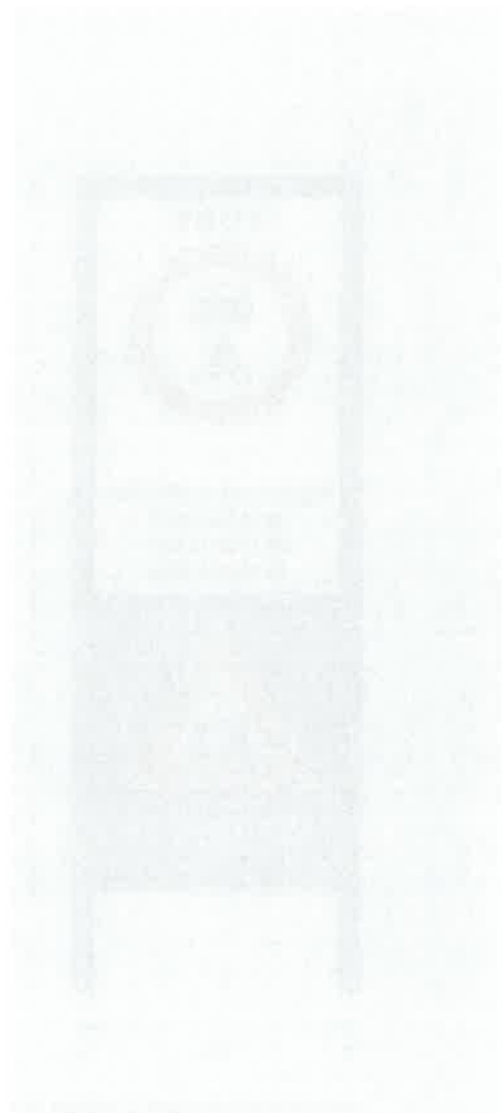
Zijn hiermee alle entrees van het gebied voorzien van bebording? Het lijkt erop alsof er bij een aantal straten geen portaal staat nu. Of betreft het daar bijv. eenrichtingsverkeer en kan men daar het gebied überhaupt niet in?

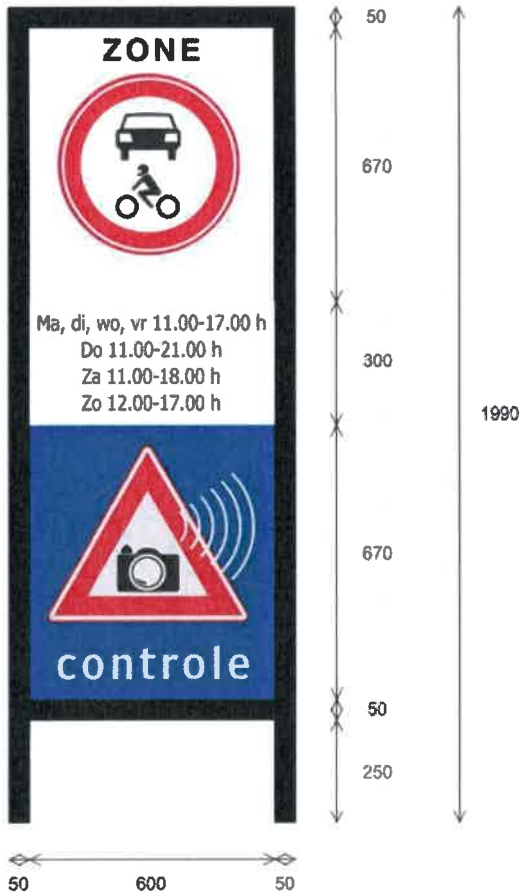
Bijlage 2: Bebording ten behoeve van camerahandhaving autoluw gebied, voetgangerszone en knips

In deze bijlage is een voorstel opgenomen voor de toe te passen bebording inclusief de voor aankondigingen die vóór het laatste keuzemoment (al dan niet passeren camera-locatie) worden geplaatst. De type-aanduidingen verwijzen naar de letter-aanduidingen in de figuur van bijlage 1.



Voorstel bebordingsportaal autoluw gebied (type A)





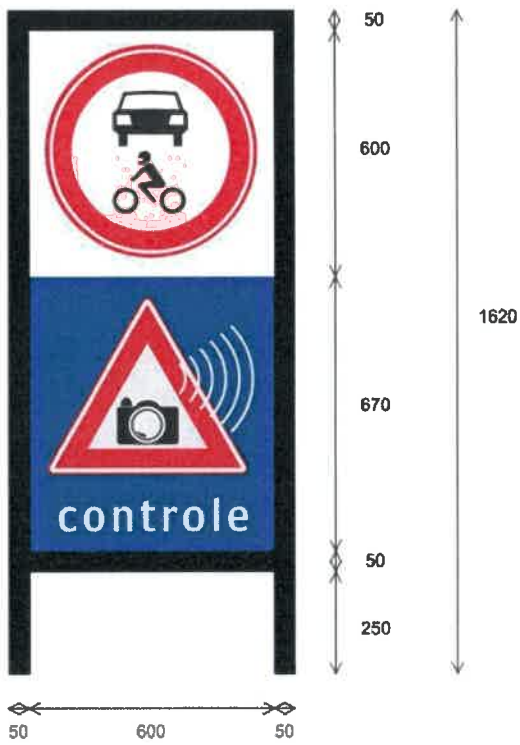
Voorstel bebodingsportaal autoluw gebied, ingang Visstraat (type B)



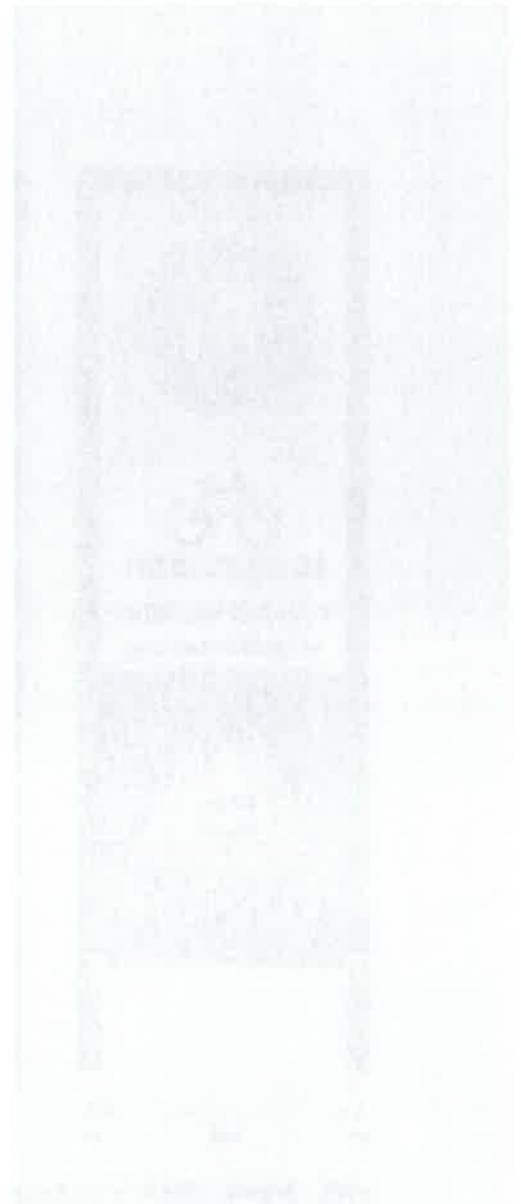


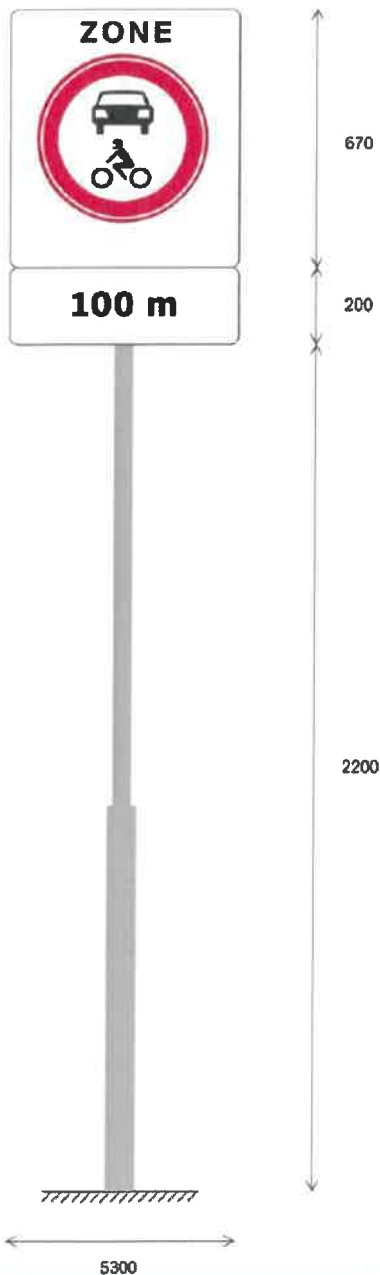
Voorstel bebordingsportaal voetgangerszone (type C)

Let erop dat als je de bebording op deze manier plaatst snorfietzers ook het gebied in mogen; immers volgt uit de rvv dat snorfietzers de regels voor fietsers volgen tenzij anders bepaald. Indien dit niet gewenst is kan aan dat tenzij anders bepaald gevolg worden gegeven door bijv. fietsers toegestaan, snorfietzers niet te plaatsen.



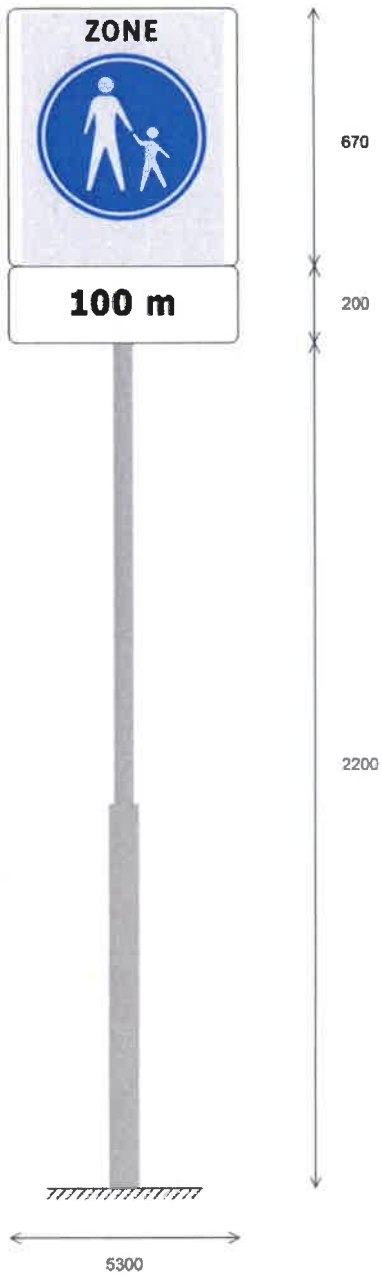
Voorstel bebordingsportaal knips (type D)



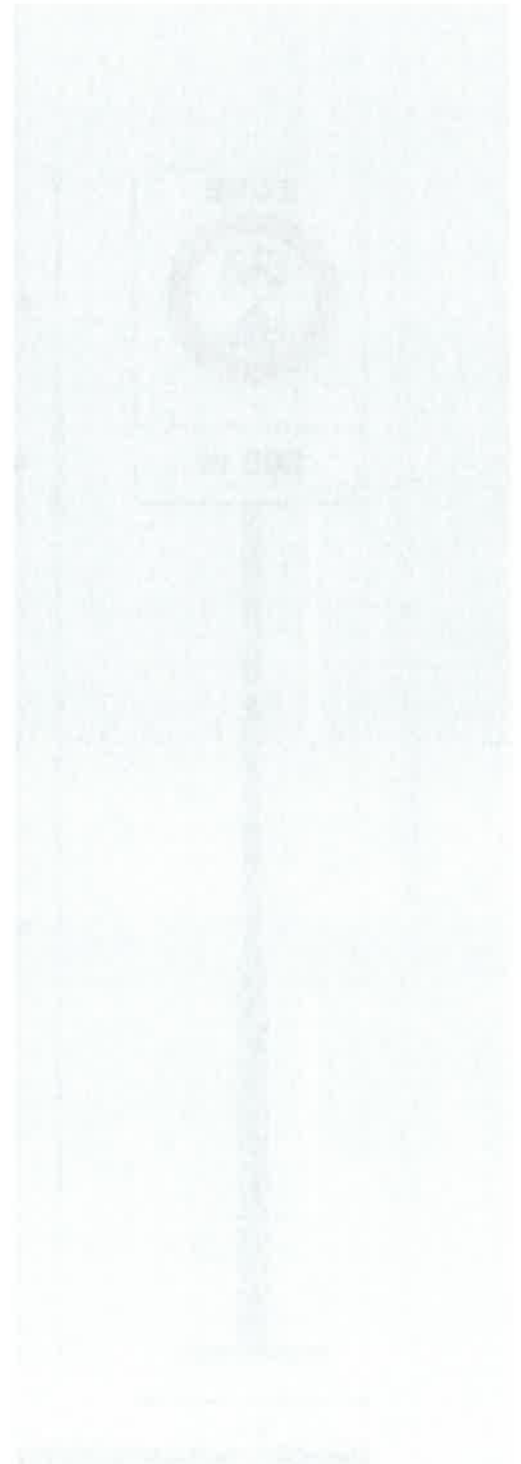


Voorstel bebording vooraankondiging (type E, afstand op onderbord variabel)

Ik vind dit op zichzelf niet zo n informatieve vooraankondiging. Fietscontrole waarop? De vooraankondiging moet niet zien op het feit dat er camerahandhaving gaat zijn, maar dat er een geslotenverklaring is, dus dat men om die reden niet verder moet rijden. Evt, daar onder een bord/tekst dat er óók camerahandhaving is, maar dat is niet het hoofdoel van de vooraankondiging.



Voorstel bebording vooraankondiging (type F, afstand op onderbord variabel)



Bijlage 3: Impressie per locatie

In deze bijlage is per locatie een impressie gemaakt van de bebording en de camerapositie. Achtereenvolgens zijn de locaties behorend bij het Autoluw gebied, de Voetgangerszone en de Knips weergegeven.



Impressie Autoluw gebied – locatie Grotekerksbuurt



Impressie Autoluw gebied – locatie Wijnstraat



Impressie Autoluw gebied – locatie Visstraat



Impressie Autoluw gebied – locatie Nieuwstraat





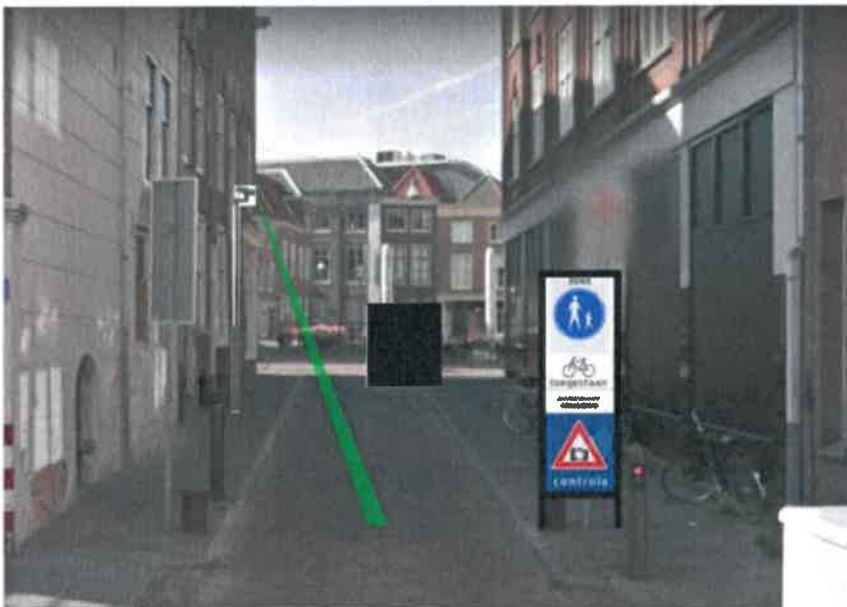
Impressie Autoluw gebied – locatie Achterom



Impressie Voetgangerszone – locatie Voorstraat-Oost (Steegoversloot)



Impressie Voetgangerszone – locatie Voorstraat-West (Prinsenstraat)



Impressie Voetgangerszone – locatie Lombardstraat

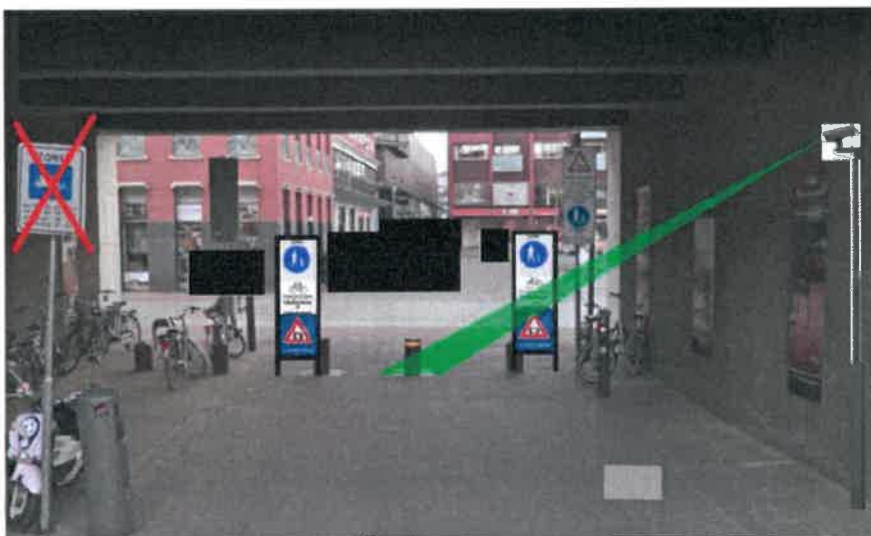


Impressie Voetgangerszone – locatie Grote Spulstraat



Impressie Voetgangerszone – locatie Sarisgang



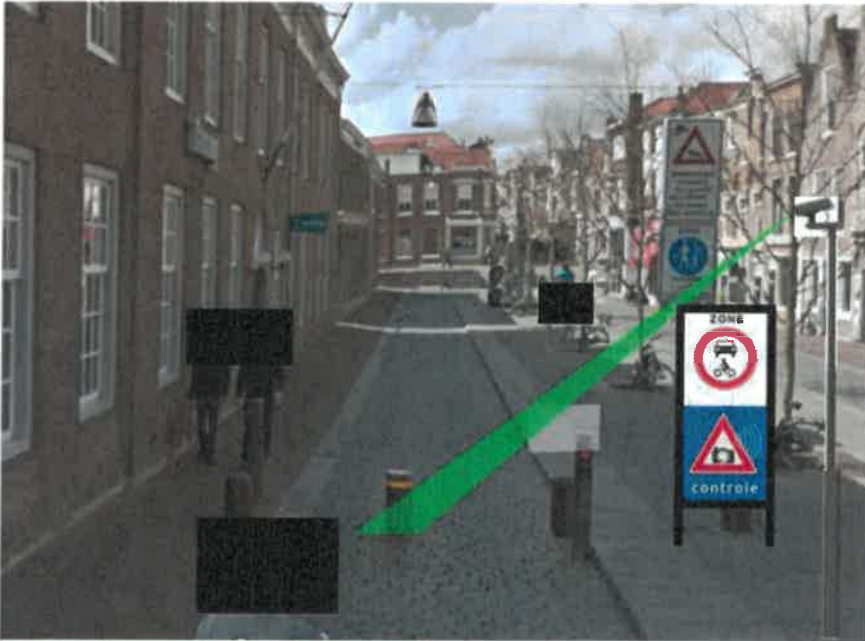


Impressie Voetgangerszone – locatie Kolfstraat

Nadere toelichting:

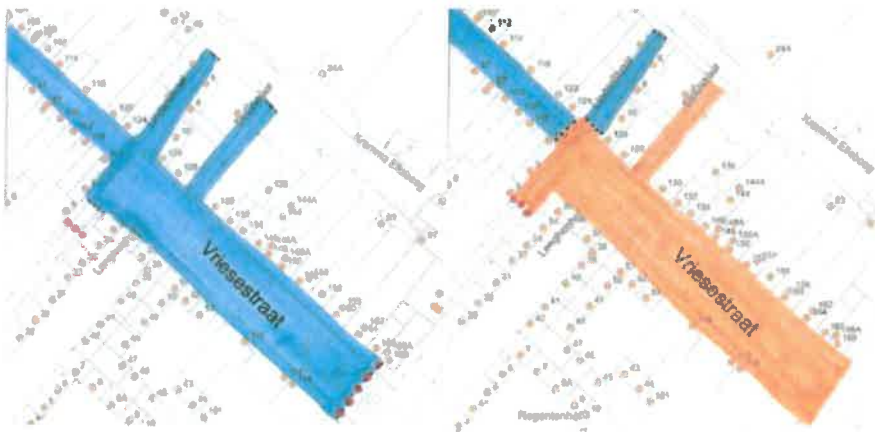
De onderdoorgang komt feitelijk uit op een groot plein (Statenplein), recht vooruit en rechts gezien vanaf de onderdoorgang. Aan de linkerkant bevindt zich de Sarisgang, ook onderdeel van het voetgangersgebied. Dit is een brede winkelstraat waar in de lengterichting van de straat aan weerszijden een lijngoot is gerealiseerd. Tussen de lijngoten is sprake van een andere verhardingssoort dan tussen de lijngoten en de winkelgevels. Van gevel tot gevel is sprake van verharding op 1 niveau. Onderstaande foto, gemaakt vanaf de rand van het plein gericht op de andere zijde van de onderdoorgang, geeft een nadere impressie van de situatie.





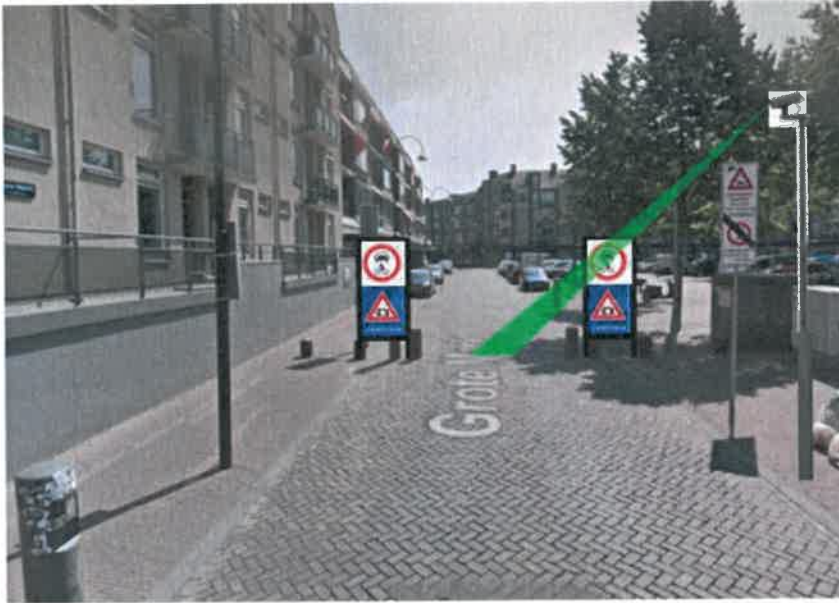
Impressie Voetgangerszone – locatie Vriesestraat

Voorgesteld wordt om deze locatie te wijzigen van voetgangerszone naar een autoluw gebied, door toepassing van RVV-bord C12. De begrenzing van de voetgangerszone verschuift naar het einde van de Vriesestraat, zoals op onderstaande schets is weergegeven. Links is de huidige situatie (voetgangerszone is blauw gearceerd), rechts de voorgestelde situatie (autoluw gebied is roodoranje gearceerd).



Bij beide locaties op deze pagina; is de wegingdelling niet helemaal passend bij een G7. Op de bovenste foto zie je (of zo lijkt het) direct een kruisende straat met trottoirbanden? Kan het niet heel goed zien.

Maar op de 2^e foto helemaal, daar verandert de wegingdelling van voor het bord en na het bord in zijn geheel niet en is sprake van een afgesloten trottoir met trottoirband en andere bestrating van de rijbaan. Kan hier nog iets worden gedaan aan de herkenbaarheid van het voetgangersgebied?



Impressie Knip – locatie Grote Markt (boven: richting 's-Heer Boeijenstraat; onder: richting Varkensmarkt)



Impressie Knip – locatie Vest (richting Steegoversloot)

