

Plan van Aanpak

Binnenstadsafsluiting (selectieve toegang)
Gemeente Alkmaar

Definitieve versie
Versie 2.2 – 4 april 2016



Auteur: [REDACTED]
Empaction B.V.

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel van dit PvA	3
1.3	Gevraagd besluit	4
1.4	Leeswijzer	4
2.	Beschrijving afgesloten binnenstad	5
2.1	Beschrijving huidige situatie	5
2.2	Noodzakelijkheid binnenstadsafsluiting	5
2.3	Besluit college	7
3.	Ervaringen pilotproject	8
3.1	Inleiding	8
3.2	Conclusies en aanbevelingen	8
4.	Uitgangspunten en aanpak voor binnenstadsafsluiting	10
4.1	Inleiding	10
4.2	(strategische) Uitgangspunten beleidskader OM	10
4.3	Handhavingsaspecten	12
4.4	Privacyaspecten	14
4.5	Herkenbaarheid stadsafsluiting	14
4.6	Ontheffingverlening	16
4.7	Planning implementatie	17
	Bijlage 1: Conceptvoorstel bebording binnenstad	18

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Een groot gedeelte van de binnenstad van Alkmaar is al enige jaren afgesloten voor motorvoertuigen met behulp van een fysiek systeem met beweegbare palen (zogenaamde bollards). Hierdoor ontstaat een prettig verblijfsgebied en winkelklimaat, wat een impuls geeft aan de economische vitaliteit en leefbaarheid van de Alkmaarse binnenstad. Alkmaar is tevreden over de effecten van een autoluwe binnenstad, echter in de praktijk kent een fysieke afsluiting met bollards een aantal belangrijke nadelen. Met name gaat het dan om de hoge investerings-/exploitatiekosten en de onveilige verkeerssituaties (aanrijdingen). Dit maakt dat de stadsafsluiting niet als klantvriendelijk ervaren wordt.

De wereld en technieken om ons heen veranderen in snel tempo. Vandaag de dag is het mogelijk de selectieve toegang tot de binnenstad te organiseren met behulp van kentekenherkenning camera's, waarmee bollards niet noodzakelijk meer zijn. Deze techniek kent recent een aanzienlijke opmars binnen de Nederlandse gemeenten. Eén van de toepassingen is het inzetten van kentekenherkenning voor het creëren of in standhouden van een autoluwe binnenstad. Het college van Alkmaar heeft medio 2012 besloten de huidige fysieke afsluiting van de binnenstad te vervangen door camera's. Vooruitlopend op de introductie van kentekenherkenning in de binnenstad is middels een pilot op het Luttk Oudorp ervaring opgedaan met deze wijze van digitale handhaving (pilot aanpak spookrijders). Inmiddels is van deze pilot een evaluatie gehouden. De leerpunten uit die evaluatie zijn meegenomen in dit plan van aanpak.

Het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) heeft vanwege haar verantwoordelijkheid voor het landelijk handhavingsbeleid randvoorwaarden en kaders ontwikkeld voor de handhaving van geslotenverklaringen, ingegeven vanuit het leefbaarheids criterium. Dit Beleidskader Flitspalen geeft de (inhoudelijke) kaders en randvoorwaarde wanneer een gemeente voor eigen rekening en risico geautomatiseerd wil handhaven met kentekenherkenning op een geslotenverklaring (categorie C-borden).

1.2 Doel van dit PvA

In het Beleidskader Flitspalen 2015 (OM, Parket CVOM, 4 juni 2015) is opgenomen dat indien de gemeente met behulp van een flitspaal/HGV (Handhaving Gesloten Verklaring) wil handhaven zij een plan van aanpak opstelt waarin wordt aangegeven hoe voldaan wordt aan de strategische uitgangspunten en technisch/juridische randvoorwaarden uit het beleidskader. Dit plan van aanpak dient vervolgens te worden aangeboden en vastgesteld door de lokale driehoek. Met dit Plan van Aanpak wordt aan die voorwaarden voldaan.

Het doel van dit document is om alle hoofdstappen te beschrijven welke gedurende het

besluitvormings-, voorbereidings- en uitvoeringsfase van de introductie van kentekenherkenning in de binnenstad plaatsvinden, zodat alle betrokkenen op de hoogte zijn van de aanpak, activiteiten en planning. De specifieke aandacht gaat daarbij uit naar de strategische uitgangspunten en randvoorwaarden uit het Beleidskader Flitspalen 2015.

1.3 Gevraagd besluit

Dit plan van aanpak wordt ter goedkeuring aan de driehoek aangeboden en kan op verzoek nader worden toegelicht door de projectmanager.

Te besluiten:

Goedkeuring Plan van Aanpak voor het nader uitwerken en invoeren van handhaving met behulp van kentekenherkenning voor de binnenstadsafsluiting van Alkmaar.

1.4 Leeswijzer

In dit plan van aanpak komt allereerst de achtergrond van de problematiek in de Alkmaarse binnenstad aan de orde in paragraaf 2, waar tevens aandacht is voor de toets op proportionaliteit. Vervolgens worden in paragraaf 3 de ervaringen met het uitgevoerde pilotproject beschreven.

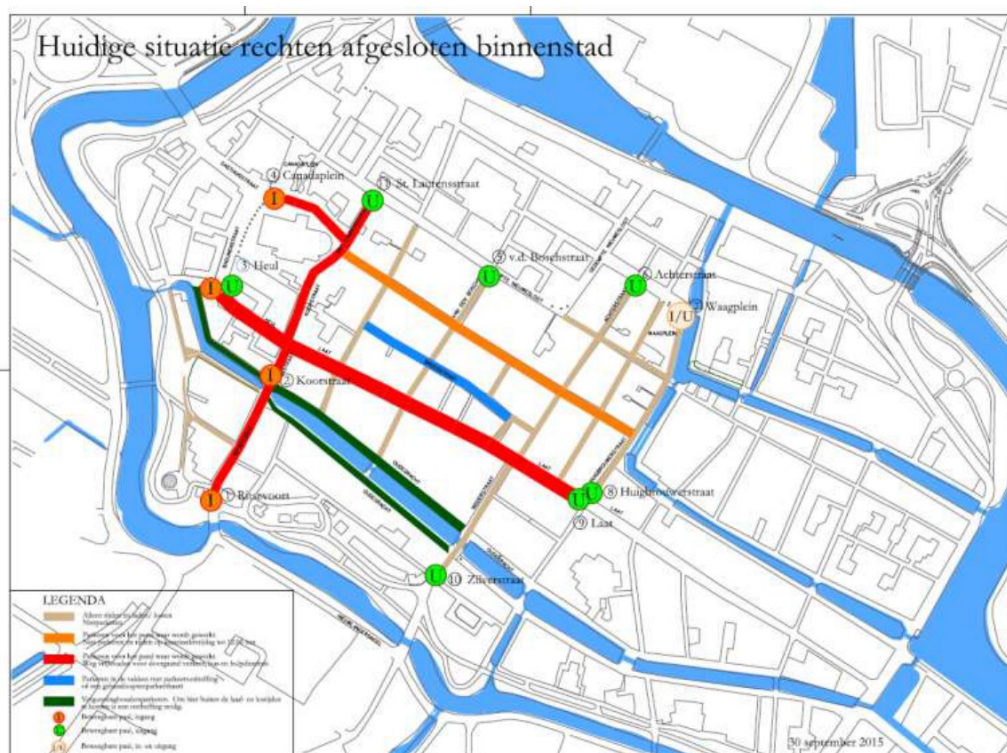
In paragraaf 4 volgen uitgangspunten en de aanpak die voor de selectieve afsluiting met kentekenherkenning voor de binnenstad worden gevolgd. Onder het kopje uitgangspunten van het beleidskader van het OM en de handhavingsaspecten wordt nader ingegaan op de wijze waarop aan de technische en juridische vereisten die het OM stelt zal worden voldaan. Deze paragraaf wordt afgesloten met een planning op hoofdlijnen.

2. Beschrijving afgesloten binnenstad

2.1 Beschrijving huidige situatie

De binnenstad van Alkmaar is afgesloten met beweegbare palen (bollards). In totaal kent de binnenstad 5 ingangen en 8 uitgangen.

Ten behoeve van de bevoorrading van de binnenstad zijn laad- en lostijden van toepassing¹. Op deze tijden kan men zonder ontheffing de binnenstad inrijden. Daarbuiten bepaalt het ontheffingenbeleid wie onder welke omstandigheid in aanmerking komt voor een ontheffing om de binnenstad in te rijden en/of te parkeren.



Afbeelding: Kaart afgesloten binnenstad Alkmaar met positie in- en uitgangen

2.2 Noodzakelijkheid binnenstadsafsluiting

De pollers in de Alkmaarse binnenstad houden al enige jaren de gemoederen bezig. Met name de hoeveelheid aanrijdschades, en hieruit voortvloeiende juridische procedures en kosten, zijn terugkerend onderwerp van discussie. De roep vanuit de stad en de toenemende noodzaak om dit slimmer te organiseren wordt steeds luider.

¹ Maandag t/m vrijdag van 7.00 tot 11.00 uur en van 17.00 tot 19.30 uur. Uitzondering: Zaterdagochtend en kaasmarktvdag van 7.00 tot 10.00 en donderdagavond (koopavond) van 17.00 tot 18.00 uur. Op zondag gelden geen ventertijden en is de binnenstad volledig afgesloten.

Alkmaar is één van de monumentensteden van Nederland en de binnenstad is uniek en historisch gezichtsbepalend. Jaarlijks bezoeken velen bezoekers de historische binnenstad. Dat gaat niet samen met autoverkeer in de binnenstad. Alkmaar heeft een historisch centrum met 399 rijksmonumenten en 700 gemeentelijke monumenten. De stad staat bekend als "de kaasstad". Van begin april tot begin september wordt nog steeds wekelijks een traditionele kaasmarkt gehouden.

Alkmaarse binnenstad

Alkmaar heeft, met zijn karakteristieke oude grachten, cafés, restaurants en winkels een aangename sfeer. Alkmaar is alom bekend om zijn vele hofjes, onder andere het 16e-eeuwse hofje van Sonoy en het Wildemanshofje. Alkmaar kent vele grachten met huizen uit de 16e tot de 19e eeuw. Alkmaar telt 399 inschrijvingen in het rijksmonumentenregister. De bekendste bezienswaardigheden van Alkmaar bevinden zich in de historische kern.

De Alkmaarse kaasmarkt is al meer dan vier eeuwen een traditie, die tegenwoordig jaarlijks door 100.000 mensen wordt bezocht. De 'markt' vindt plaats op het Waagplein, voor het monumentale Waagegebouw.



De binnenstadsafsluiting heeft een wezenlijke bijdrage geleverd aan het terugdringen van het autoverkeer in de binnenstad. Het geeft een belangrijke impuls aan de economische vitaliteit en de leefbaarheid in de binnenstad. Alkmaar wil deze autoluwe binnenstad in stand houden.

De dynamiek van een binnenstad, de bereikbaarheid door leveranciers en het garanderen van de bereikbaarheid voor hulpdiensten, vereist een systeem waarmee niet-noodzakelijk of bevoegd autoverkeer wordt geweerd, maar waarbij noodzakelijk verkeer gegarandeerd doorgang behoudt.

Bollard installaties zijn bewezen effectief in het terugdringen van het aantal voertuigbewegingen in de binnenstad, echter hebben als nadeel dat, naast de forse investering en hoge exploitatiekosten, er veel aanrijdingen plaatsvinden. Daarnaast hebben hulpdiensten geen volledig gegarandeerde toegang tot de binnenstad. Een onderzoek van de gemeente Delft² heeft uitgewezen dat er naast het toepassen van kentekenherkenning geen andere oplossing mogelijk is voor het behouden van de autoluwe binnenstad die eenzelfde gewenst effect oplevert als bollards en tegelijkertijd de belangrijkste bezwaren wegneemt

² Verkenning selectieve toegang binnenstad Delft, d.d. september 2014



Afbeelding: Aanrijdingen op de bollard in de binnenstad van Alkmaar

Het toepassen van kentekenherkenning (zonder pollers) is een andere, meer moderne manier van het organiseren van een binnenstadsafsluiting, dat past bij de ontwikkelingen van het digitaliseren van parkeerproducten en verblijfsrechten in Alkmaar. Met het toepassen van kentekenherkenning verdwijnt de poller als fysieke barrière, wordt de doorstroming bevorderd, blijft de economische vitaliteit en leefbaarheid in de binnenstad gewaarborgd en wordt ongewenst gebruik vastgelegd, beboet en daardoor voorkomen.

2.3 Besluit college

Het college heeft in mei 2012 in het kader van het project digitalisering besloten over te gaan op een systeem met kentekenherkenning voor de Alkmaarse binnenstad en het instellen van een pilotproject op Luttik Oudorp.

3. Ervaringen pilotproject

3.1 Inleiding

Op 30 september 2014 heeft het college besloten om een proef met camerahandhaving uit te voeren op het Luttk Oudorp met als doel de handhaving op éénrichtingverkeer.

Aanleiding voor het uitvoeren van de pilot op deze locatie betrof het structureel negeren van automobilisten van het éénrichtingverkeer. Eerdere maatregelen die waren genomen in het kader van de handhaving van verkeersovertredingen sorteerden onvoldoende effect.

Het doel van deze pilot was het automatisch handhaven van het éénrichtingsverkeer, om zo proefondervindelijk ervaring op te doen met het handhaven met behulp van kentekenherkenning. De pilot kende een duur van één jaar. Deze pilot heeft de gemeente Alkmaar waardevolle informatie opgeleverd voor de introductie van kentekenherkenning in de binnenstad, bijvoorbeeld ten aanzien van de processen die zowel voor handhaver als gebruikers gelden, eisen die gesteld worden aan het systeem, inrichtingsvereisten, et cetera. In deze paragraaf worden de belangrijkste uitkomsten van de pilotperiode en de aanbevelingen voor de introductie van kentekenherkenning in de binnenstad gedeeld.

3.2 Conclusies en aanbevelingen

Conclusies:

Na aanloopproblemen in de eerste 4 maanden door een niet goed functionerend systeem was er daarna sprake van een goed werkend systeem.

De samenwerking met de geselecteerde leverancier van de pilot verliep echter moeizaam. Klachten zijn onder andere het niet reageren op telefoon en mail en oplossingen toezeggen die in de praktijk anders uitpakken dan gewent.

Voor de selectie van een leverancier ten behoeve van het ANPR-systeem voor de binnenstadsafsluiting dienen vooraf duidelijkere afspraken te worden gemaakt.

Op basis van de uitgevoerde pilot kan geconcludeerd worden dat handhaven via cameratoezicht het aantal overtredingen aanmerkelijk heeft verminderd. Bijkomend voordeel is dat handhaving met ANPR-camera's inzicht geeft in waar de overtreders vandaan komen.

Bewoners zijn tevreden met het systeem en met de behaalde resultaten.

De pilotopstelling voldoet aan de voorwaarden die het OM stelt aan de digitale handhaving van een geslotenverklaring (handhaving in het kader van leefbaarheid).

Aanbevelingen:

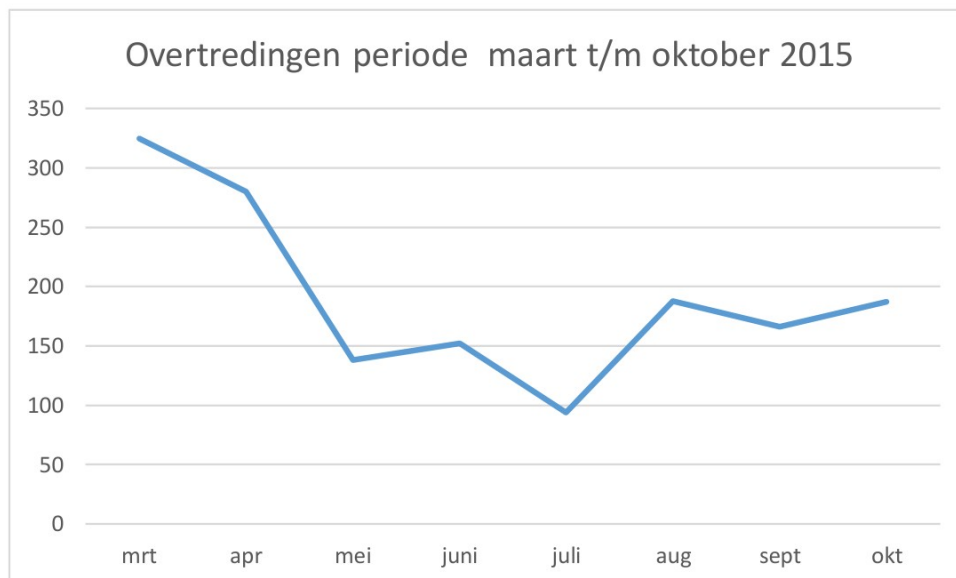
Naar aanleiding van de evaluatie van de pilot zijn de volgende aanbevelingen gedaan:

- Vanwege de effectiviteit van handhaving via ANPR-camera's deze voortzetten op deze locatie;
- De camera handhaven op de huidige plek. De kast met computer en software

verplaatsen naar straatniveau in een vandalismebestendige kast.

- Naast de handhaving met ANPR-camera's kijken naar mogelijkheden om aanvullende verkeersmaatregelen te nemen, zoals aanvullende bebording, pijlen op de weg en aanpassen bestrating.

De resultaten van de pilot zullen worden gedeeld met de bewonersvereniging. Gezien de ervaringen die Alkmaar heeft met het de leverancier van het systeem zal worden overwogen of het voortzetten van handhaving op deze locatie zal worden gedaan met de huidige leverancier.



Grafiek: Aantal overtredingen per maand handhaving éénrichtingverkeer geslotenverklaring Luttik Oudorp

4. Uitgangspunten en aanpak voor binnenstadsafsluiting

4.1 Inleiding

Ten behoeve van de introductie van kentekenherkenning in de binnenstad zijn vooraf een aantal uitgangspunten geformuleerd. Het betreft uitgangspunten op het gebied van handhaving, privacy, herkenbaarheid van de binnenstad en ontheffingverlening. De uitgangspunten en aanpak worden in dit hoofdstuk nader toegelicht.

Deze uitgangspunten zijn van belang voor het realiseren van deze vorm van automatische handhaving en dragen bij aan het duurzaam functioneren van het systeem. In deze paragraaf wordt allereerst ingegaan hoe voldaan wordt aan de eisen en randvoorwaarden zoals verwoord in de beleidsregel.

4.2 (strategische) Uitgangspunten beleidskader OM

In het beleidskader Flitspalen zijn enkele technische/juridische randvoorwaarden opgenomen waaraan voldaan moet worden. Aan deze randvoorwaarden wordt in het uitgevoerde pilotproject (proof of concept) voldaan, en zijn straks onverminderd van toepassing op de handhaving van de geslotenverklaring in de binnenstad. Om te voldoen aan de vereisten van het OM wordt de volgende aanpak gevolgd:

- **De camera's voor kentekenherkenning worden uitsluitend gebruikt voor het handhaven van de geslotenverklaring (C-borden);** C-borden (C-01) worden in de Alkmaarse binnenstad al toegepast en blijven behouden;
- **Op de foto's staat het kenteken van het voertuig, de contouren van het voertuig, datum en tijdstip en het C-bord goed zichtbaar, zowel bij dag als bij nacht;** Er zal gebruikt gemaakt worden van camera's met infrarood techniek om zichtbaarheid op donkere momenten te kunnen garanderen.
- **Op de foto is zichtbaar dat het voertuig het C-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 Alkmaar zich aan het maandelijks schouwen van de bebording.
- **Alle overtredingen komen op de overtrederslijst ("handbak"), op basis waarvan de BOA de foto's handmatig beoordeelt/controleert en, indien sprake is van een strafbare gedraging, doorstuurt naar het CJIB voor verder afhandeling;** Een handmatige controle door een BOA vindt plaats voordat een waarschuwing/informatiebrief wordt verzonden of voordat overtredingen worden doorgestuurd aan het CJIB voor verdere afhandeling.
- **Voertuigen die geen overtreding hebben begaan worden binnen 72 uur verwijderd uit het systeem.** Hieraan wordt voldaan. Zie tevens de privacy afspraken

van de gemeente Alkmaar (zie par. 4.4).

- **Er wordt een pardontijd ingesteld als tussen bepaalde venstertijden gehandhaafd wordt;** Er wordt een pardontijd ingesteld van tenminste 5 minuten. Alkmaar kiest ervoor deze pardontijd met betrekking tot de ventertijden op 10 minuten te zetten. Voor het op tijd verlaten van het gebied (ná aflopen van de venstertijd) zal een coulancetijd van 30 minuten na 'sluiting' van de venstertijd worden gehanteerd voordat daadwerkelijk gehandhaafd wordt. Ten behoeve van de tijdswaarneming zal het handhaafstelsel beschikken over een atoomkloksynchronisatie of NMI tijdcertificatie.
- **De gemeente zorgt ervoor dat de overtreder de overtredingsfoto bij de gemeente kan opvragen;** De leverancier zal op voorhand moeten aantonen dat zij deze functionaliteit kan bieden.
- **De opsporingsinstantie moet de digitale opnames gedurende een periode van 5 jaar bewaren;** De leverancier zal verplicht de instellingen zodanig te kiezen dat digitale opnames een periode van 5 jaar bewaard blijven.
- **De kosten voor aanschaf en beheer worden volledig door de gemeente gedragen;** De gemeente Alkmaar heeft hier rekening mee gehouden in haar begroting en draagt de volledige kosten voor aanschaf en beheer.

Bovenstaande eisen worden opgenomen in het Programma van Eisen. Voor de livegang van het ANPR-systeem zal een SAT plaatsvinden, waarvoor het parket CVOM wordt uitgenodigd. Hierdoor ontstaat zekerheid dat aan bovenstaande vereisten daadwerkelijk kan worden voldaan en dat het systeem op goedkeuring van het CVOM kan rekenen.

Ten aanzien van het proces wordt de volgende aanpak gevolgd:

- De gemeente maakt afspraken met het CJIB over de technische vereisten ten behoeve van de aanleveringen van overtredingen en stemt af onder welke voorwaarden de verwerking kan plaatsvinden (eisen aan bijvoorbeeld de interfaces, het datatransport en de databeveiliging). De gemeente Alkmaar is in het kader van het uitvoeren van de pilot bekend met de voorwaarden/eisen van de transactiemodule van het CJIB;
- Om uitval en overbelasting in de strafrechtketen te voorkomen worden vooraf, nadat dit plan van aanpak is goedgekeurd door de driehoek, de foto's³ ter goedkeuring voorgelegd aan het Parket 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.
- Vooral in de opstartfase wordt coulant omgegaan met handhaving. Waarschuwingsbrieven worden verstuurd aan automobilisten die in de eerste maand na introductie in de fout gaan. In de tweede maand worden nog steeds waarschuwingsbrieven verstuurd, maar ontvangen recidive overtreder wel een bekeuring. Echter pas als er enige zekerheid bestaat dat de waarschuwingsbrief ook daadwerkelijk door de overtreder ontvangen is.

³ Diverse foto's in verschillende omstandigheden: dag, nacht, zon en regen.

- Het aantal overtreders, bezwaar en beroepen wordt maandelijks gemonitord en afhankelijk van de aantallen wordt (eventueel) bijgestuurd.

Vereisten foto en foto-opschrift:

Op de digitale opname moet het voertuig en het kenteken onder alle omstandigheden goed zichtbaar zijn. Daarnaast moet op de afbeelding met de overtreding een tekstvak worden geplaatst waarin de onderstaande teksten duidelijk leesbaar en chronologisch moeten worden geplaatst:

1. Een voor de betreffende camera in combinatie met de locatie een uniek foto ID-nummer
 2. Datum en tijdstip overtreding conform de in Nederland gebruikelijke datumaanduiding, namelijk dag-maand-jaar en vervolgens het tijdstip volgens 24 uurssysteem aangeduid in seconden. (milliseconden worden alleen gebruikt voor trajectcontroles en het is onwenselijk om hier gebruik van te maken bij niet geijkte klokken). En in geval van overtredingen die zijn geconstateerd in het dubbele uur bij overgang van zomertijd naar wintertijd moet worden vermeld of het zomer- of wintertijd betreft dan wel worden overtredingen die in dit uur zijn geconstateerd niet ingevoerd in de TM-CJIB (kan dm CET of CEST).
 3. Plaats overtreding conform BPS systeem en rijrichting voertuig Zie: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0015962> en <http://publicaties.minienm.nl/documenten/beschrijvende-plaatsaanduiding-systematiek-bps-1994>. Rijstrooknummering is niet noodzakelijk bij geslotenverklaringen maar dan vervangen door: rijrichting: bijv. oost
 4. Kenteken en eventueel land herkomst voertuig
 5. Soort overtreding d.m.v. feitcodevermelding dan wel indien mogelijk meer feitcodes van toepassing zijn, zoals bij milieuzones, vermelding van het verkeersbord dat is genegeerd.
- Voorbeeld opschrift digitale opname overtreding:

Foto IDnr: 123456556
 Datum tijd: 14.12.2015 13.16.55
 Locatie: Graadt van Roggeweg thv pand 67 Utrecht
 Rijstrook: 1 richting oost
 Kenteken: AA-395-B
 Overtreding: feitcode R 545 a of bord 22a RVW 1990

4.3 Handhavingsaspecten

Voor het handhaven van de autoluwe binnenstad gaat het om constatering van overtredingen van C-borden. Verbalisering hiervan is een bevoegdheid van de Buitengewoon Opsporingsambtenaar (BOA), waarbij de handhaving is ingestoken vanuit de openbare orde/leefbaarheidsproblematiek door het tegengaan van ongewenst (sluip)verkeer en het verbeteren van de leefbaarheid.

Om de handhaving adequaat te kunnen uitvoeren zijn de volgende zaken belangrijk: Een duidelijke inrichting op straat, een probleemloze ontheffingverlening en heldere procesafspraken.

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

Eenmalige coulance in gewenningsperiode:

- In de eerste maand van de gewenningsperiode ontvangen overtreiders van de gemeente Alkmaar een waarschuwingsbrief. In deze brief is naast de informatie over de overtreding, ook informatie opgenomen hoe in het vervolg een boete te voorkomen.
- In de tweede maand worden ook waarschuwingsbrieven verstuurd, maar ontvangen recidive overtreiders, als zekerheid bestaat dat de eerste waarschuwingsbrief is ontvangen (x-aantal dagen na verzending), wel een bekeuring;

Standaard coulance vooraf:

- Er wordt coulance betracht rondom het moment dat de geslotenverklaring ingaat en afloopt. Hierdoor ontstaat geen discussie over het tijdstip van de overtreding in relatie tot het moment waarop de geslotenverklaring actief is. Deze coulancetijd bedraagt 10 minuten;
- Er wordt niet gesanctioneerd als het kenteken van het motorvoertuig niet goed leesbaar is: bij twijfel geen boete;
- Om onduidelijk en beroepsprocedures te voorkomen wordt er niet bekeurd als een kenteken van een aanhangwagen wordt gefotografeerd en het kenteken van het trekkend voertuig niet duidelijk uit het fotomateriaal blijkt (ingeval aan de achterzijde van het voertuig registratie heeft plaatsgevonden).

Standaard coulance achteraf:

Indien iemand op één dag meerdere overtredingen begaat wordt dit afgedaan met maximaal één boete. Meerdere overtredingen in één week resulteren in maximaal 2 boetes.

Bezoekers hebben de mogelijkheid om achteraf, na het passeren van de geslotenverklaring zonder geldige ontheffing, zich alsnog te melden bij de gemeente via een reactieformulier op de website en/of telefonisch. Een seponeringverzoek wordt ingewilligd indien er een heldere reden wordt aangedragen, zoals;

- Een spoedeisend karakter waardoor de overtreding begaan is, zulks ter beoordeling aan de BOA;
- Betreffende persoon heeft een ontheffing, echter deze stond niet als 'actief' in het systeem;
- Ontheffinghouder heeft tijdelijk een andere auto en is dit vergeten door te geven;

Deze coulance afspraken worden onderdeel van het handhavingsprotocol, waarbij de betreffende ontheffinghouder zich via één kanaal bij de gemeente kan melden (bijvoorbeeld via een webportaal of telefoonnummer). Door dit prominent op de website van de gemeente Alkmaar te benoemen bestaat de mogelijkheid dat de BOA een overtreidersbeeld wist voordat deze naar het CJIB verzonden wordt of binnen een periode van 6 weken, indien nodig, zelf een seponeringsverzoek indient via de transactie module van het CJIB.

Door dergelijke coulanceregels verwachten we dat de instroom in de strafrechtketen tot een minimum beperkt blijft. Doordat twijfelgevallen op voorhand uit het systeem te wissen of achteraf te corrigeren, blijft het aantal beroepsprocedures en daarmee mogelijk het aantal seponeringen tot een minimum beperkt.

De verwachte instroom in de strafketen is op voorhand lastig in te schatten. Op basis van de pilot hebben we vastgesteld dat bij een volledige afsluiting (24-uurs afsluiting pilotlocatie Luttk Oudorp) er op dit moment sprake is van gemiddeld 6 overtredingen per dag. Als we dit vertalen naar de situatie binnenstad (totaal 5 entrees) betekent dit gemiddeld 30 overtredingen per dag.

De binnenstad heeft een andere dynamiek waar meerdere doelgroepen toegang hebben om te kunnen laden en lossen. Het aantal overtredingen kan hierdoor hoger uitvallen. Daarentegen beschikt de binnenstad over venstertijden waarop door iedereen, zonder ontheffing en handhaving daarop, de binnenstad kan worden ingereeden. Tegelijkertijd blijft het aantal overtredingen beperkt door goede informatievoorziening, duidelijke fysieke inrichtingsmaatregelen op straat en coulance in de handhaving (handhavingsprotocol). De verwachting is dat het aantal overtredingen de gemiddeld 30 per dag niet zal overstijgen.

4.4 Privacyaspecten

De informatie die door de belanghebbenden aan Alkmaar verstrekt, bijvoorbeeld voor het aanvragen van producten, gebruikt de gemeente alleen voor de afhandeling van de aanvraag. En voor een eventuele informatie-uitwisseling met derden, zoals bijvoorbeeld de Belastingdienst. De gegevens bewaart en vernietigt de gemeente overeenkomstig de eisen van de Archiefwet. Om de privacy van belanghebbenden te beschermen, geldt de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp). Deze wet geldt ook voor persoonsgegevens die verwerkt worden via de website. Conform de beleidsregels van het OM worden de beelden van niet-overtreders binnen 72 uur uit het systeem gewist.

4.5 Herkenbaarheid stadsafsluiting

Een systeem met kentekenherkenning kent ook aandachtspunten. Een belangrijk aandachtspunt is dat moet worden voorkomen dat automobilisten zonder dat ze dit wisten de autoluwe binnenstad 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 bebording en daaraan gekoppelde inrichting van de weg dragen bij om de duidelijkheid van de stadsafsluiting op straat te vergroten.

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

Bebording:

- De ingangen van de binnenstad worden voorzien van een bordenportaal, duidelijk zichtbaar en waar mogelijk aan beide zijden van de weg gepositioneerd (poortconstructie).
- De bebording (C01) betreft een zonale toepassing, zodat bij het uitrijden kan worden aangegeven dat men de zone weer verlaat (einde zone C01);
- Op het bordenportaal wordt aangegeven dat de controle plaatsvindt met behulp van kentekenherkenning;
- Om te voorkomen dat automobilisten via een uitgang de binnenstad betreden wordt ook hier duidelijke bebording geplaatst (beide zijden van de weg: poortconstructie). Ook het dat via een uitgang de binnenstad inrijd wordt beboet;
- Waar nodig zullen vooraankondigingen worden geplaatst om automobilisten te attenderen dat ze de afgesloten binnenstad naderen.

De gemeente Alkmaar werkt met venstertijden, waarop laad- en losactiviteiten in de binnenstad kan plaatsvinden. Op deze tijden kan iedereen zonder ontheffing de binnenstad inrijden. Deze venstertijden zijn niet alle dagen van de week hetzelfde. De 'standaard' venstertijd wijkt op kaasmarktvrijdag, koopavond⁴ en op zondag af van de overige dagen van de week. Om automobilisten erop te attenderen op (het aflopen van) de laad- en lostijden wordt aan weerskanten een dynamische signaalgever geplaatst. Deze dynamische component geeft extra informatie als de binnenstad is afgesloten voor motorvoertuigen. Het attendeert bezoekers erop dat toegang uitsluitend met een ontheffing is toegestaan.

In het seizoen van de kaasmarktvrijdag gelden op vrijdag andere venstertijden. Tijdens dit seizoen wordt de (statische) bebording hierop aangepast, door de plaatsing van gele tijdelijke bebording.

Infrastructurele aanpassingen op straat:

Alleen het plaatsen van de juridisch noodzakelijke bebording blijkt in de praktijk niet altijd voldoende⁵. Om de bezoekers erop te attenderen dat het gebied niet (altijd) toegankelijk is voor auto's worden de volgende maatregelen getroffen:

- De entrees krijgen de uitstraling dat men een gebied inrijdt met een bijzondere status. Buiten de venstertijden moet voldoende duidelijk blijken dat automobilisten niet de binnenstad in mogen rijden, tenzij men over een ontheffing beschikt;

⁴ Of ingeval door een extra ingelaste koopavond de venstertijden anders zijn dan normaal

⁵ Ervaring pilotproject Delft

- Er wordt een duidelijke ('voelbare') markering op het wegdek aangebracht die aandacht vestigt op het ingaan van de autoluwe binnenstad;
- De entrees worden gelijk als in de huidige situatie 'versmald' (bijvoorbeeld m.b.v. de huidige vaste palen);
- De entrees bevinden zich op een locatie waar automobilisten ter hoogte van de entree een andere route kunnen volgen (keuzemoment);
- Waar nodig wordt de inrichting van de weg aangepast, zodat door het 'natuurlijk verloop' van de weg automobilisten *als vanzelf* niet zomaar de binnenstad in zullen rijden;

Naast deze infrastructurele maatregelen ligt de focus op het geven van bekendheid aan de andere wijze van toegangscontrole. Daarvoor wordt een strategisch communicatieplan uitgewerkt. De volgende aanvullende maatregelen worden uitgevoerd;

- Communicatie op website over de stadsafsluiting en de aanvraag van een ontheffing;
- Informatievoorziening richting vaste ontheffinghouders (bewoners, vaste leveranciers, etc.) (zie par. 4.6 ontheffingverlening)
- Invragen in navigatiesystemen/apps, zodat automobilisten worden gewaarschuwd en niet de binnenstad inrijden;

4.6 Ontheffingverlening

Digitaliseringsprojecten vereisen in de regel een aanpassing van het beleid, om de eenvoudigheid van vergunningaanvraag voor bewoners en bedrijven te verhogen en de efficiency in de procedure structureel te verbeteren.

De beleidsregels voor ontheffingverlening worden geactualiseerd. De focus in deze actualisatie ligt op vereenvoudiging van het beleid, zodat het proces voor ontheffingverlening op kenteken eenvoudig kan worden georganiseerd.

De volgende uitgangspunten zijn van toepassing:

- Alle ontheffing rechten worden op kenteken van het voertuig vertrekt;
- Vooruitlopend op de introductie van kentekenherkenning worden belanghebbenden geïnformeerd over eventuele wijzigingen ten aanzien van de ontheffingaanvraag/-verlening. Om geen risico te lopen dat dit proces de introductie van het systeem vertraagd zal deze actie ruim voor de introductiedatum plaatsvinden;
- Incidentele ontheffingen (eenmalige ontheffingen) en vaste ontheffingen kunnen worden aangevraagd via een e-loket. Het faciliteren van ontheffing via het e-loket is een separaat traject. Een alternatieve aanvraagprocedure aan de Parkeerbalie wordt geboden voor bezoekers die geen toegang hebben tot internet;

Om tijdig ontheffinghouders te informeren en te laten wennen aan de nieuwe werkwijze worden alle ontheffingen per 1 september 2016 op kenteken verstrekt. Hierdoor verkleint het risico dat bij de introductie van kentekenherkenning de ontheffingsrechten niet goed ingeregeld zijn.

4.7 Planning implementatie

De planning is erop gericht om per februari 2017 kentekenhandhaving voor de toegangscontrole in de Alkmaarse binnenstad operationeel te hebben. Op dit moment wordt de voorbereidingsfase aan het afronden. De planning ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

Voorbereiding (jan-mei 2016):

- Uitwerking Functioneel Ontwerp binnenstadsafsluiting met kentekenherkenning;
- Plan van Aanpak ten behoeve van het driehoeksoverleg;
- Interne en externe afstemming;
- Uitwerken communicatiestrategie;
- Collegebesluit uitgangspunten en functionele omschrijving, inclusief vervolgaanpak en -planning.

Inkooptraject, incl. opstellen benodigde documenten (mei-sep 2016):

Het aanbestedingstraject kan voor de zomer van 2016 worden opgestart. Parallel hieraan zal het ontwerp ten behoeve van de infrastructurele aanpassingen van de entrees van de binnenstad verder worden uitgewerkt.

Gezien de omvang van de binnenstadsafsluiting met diverse locaties en de SLA zal het een Europees aanbestedingstraject worden, onder andere bestaande uit:

- Uitdetailleren van systeemarchitectuur (o.a. koppelingen met bestaande pakketten);
- Opstellen Programma van Eisen;
- Opstellen aanbestedingsdocumenten, zoals het opstellen van de beoordelingsmatrix (voorstel: opnemen POC/SAT) en de concept SLA (SAAS-oplossing).

Implementatietraject (okt 2016 – dec 2016):

Het implementatietraject start op het moment van de definitieve gunning aan de leverancier. Rekening dient te worden gehouden met de levertijd van de hardware, inrichten van de software, de fysieke aanpassingen op straat, het testtraject (TAP) en de SAT.

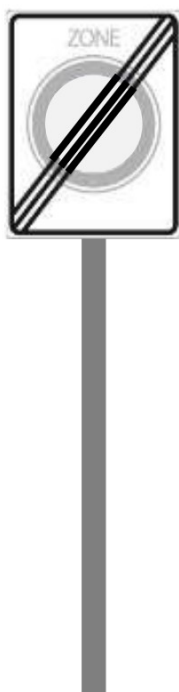
Gemeente Alkmaar

4 april 2016

Bijlage 1: Conceptvoorstel bebording binnenstad



Zone C01
Ingang binnenstad



Einde C01
Uitgang binnenstad
(bij verlaten
afgesloten gebied)



CO2
Alle uitgangen
(om duidelijk aan te geven dat
niemand door mag rijden)