

OPENBAAR MINISTERIE

Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie

Postbus 8248, 3503 RE Utrecht

College van burgemeester en wethouders
T.a.v. mevrouw A. Bos
Postbus 1005
2260 BA LEIDSCHENDAM

Hojel City Center, gebouw D
Graadt van Roggenweg 300
3531 AH Utrecht
T +31 88 699 66 66
www.om.nl

Datum 28 november 2019
Onderdeel Parket CVOM
Ons kenmerk CVOM/B&S/43
Contactpersoon mr. J.W.P. Brouwers
Doorkiesnummer(s) 06-11046186
E-mail j.brouwers@om.nl
Uw kenmerk -
Bijlage(n) -
Onderwerp Elektronische handhaving selectieve toegang

Bij beantwoording de datum en
ons kenmerk vermelden.

Geachte mevrouw Bos,

Enige tijd geleden heeft u contact gezocht met parket CVOM om advies te krijgen over een bepaalde manier van elektronische handhaving op een geslotenverklaring in Leidschendam-Voorburg. Kort samengevat ging het daarbij om de volgende situatie. Een bepaalde straat werd als doorgaande route gebruikt terwijl de gemeente de verkeersstroom hier wilde beperken. Het gebied zelf kende echter ook veel bestemmingsverkeer welke men wel de gelegenheid wilde geven om het gebied te kunnen inrijden. De veelgebruikte optie van een reguliere geslotenverklaring waarbij het bestemmingsverkeer een ontheffing kan aanvragen was hierbij niet goed bruikbaar omdat het veelal incidentele bezoekers betrof en deze tevens veelvuldig uit andere gemeenten kwamen.

Uw gemeente kwam met een idee om bestemmingsverkeer uit te zonderen van de geslotenverklaring. Vervolgens zouden de kentekens op twee punten worden gecontroleerd. Indien een kenteken binnen bepaalde tijdsduur beide punten zou passeren kon daaruit geconcludeerd worden dat dit voertuig de straat als doorgaande route had gebruikt. De uitzondering voor bestemmingsverkeer zou dan niet opgaan en een boete kon, bij passeren van het tweede punt, worden opgelegd. Aan Parket CVOM werd de vraag gesteld of deze manier van handhaving mogelijk was en zo ja, of dit digitaal (geautomatiseerd) zou kunnen plaatsvinden.

Nadat eerder al telefonisch en via e-mail is gereageerd op dit verzoek, kwam vanuit uw gemeente de vraag of ons antwoord ook in een officiële brief kon worden uiteengezet.

Juridische problemen

Onze conclusie is dat we deze manier van handhaven niet kunnen ondersteunen. Uiteindelijk kan men, camera of niet, alleen handhaven op een duidelijk afgebakend verbod of gebod. Er moet een norm worden overtreden en deze normovertreding kan vervolgens een boete opleveren. Bij geslotenverklaringen is deze norm bijvoorbeeld een C1-bord (*Gesloten in beide richtingen voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee*). Op het moment dat een voertuig een dergelijk bord passeert overtreedt hij deze norm en kan daarvoor een boete volgen. Uiteraard kan er bij een dergelijk bord een onderbord worden gehanteerd zoals 'bestemmingsverkeer uitgezonderd'. Of een bestuurder onder de noemer bestemmingsverkeer valt, zal door de handhaver moeten worden onderzocht, want dit hangt af van de omstandigheden van het geval.

Met het voorgestelde systeem wordt gepoogd deze status als bestemmingsverkeer te koppelen aan het passeren van een tweede punt binnen een bepaalde tijdsduur. In veel gevallen zal een voertuig dat het tweede punt binnen korte duur passeert inderdaad de straat als doorgaande route hebben gebruikt. Dat is juridisch echter niet een conclusie die altijd getrokken kan worden en is ook niet een conclusie die stand zal houden bij een rechter. Er zijn veel situaties te bedenken welke een bestuurder in een beroep zou kunnen aanvoeren. Een bestuurder kan de locatie als bestemmingsverkeer betreden, maar zeer snel 'klaar zijn' op bestemming. Misschien moest er enkel iemand worden afgezet of enkel kort iets worden weggebracht of opgehaald. Al deze punten zouden, enkel op basis van de foto's in combinatie met de tijdsduur, niet zomaar weerlegd kunnen worden. Er kan juridisch niet worden gezegd dat in 100% van de gevallen waarin iemand binnen bepaalde tijd een zone uitrijdt er 'dus' geen sprake was van bestemmingsverkeer. Daarentegen, ook andersom geeft deze manier van handhaven problemen. Enkel de omstandigheid dat iemand langer dan een bepaalde tijdsduur in de zone zit maakt niet dat zo iemand automatisch wél bestemmingsverkeer is. Zo iemand wordt dan wel automatisch uit de handhaving gehouden, wat ook weer problemen kan geven voor het gelijkheidsbeginsel met andere bestuurders. Deze manier van handhaven geeft voor beide situaties juridische bewijsproblemen: enkel op basis van tijd kan niet worden gezegd dat een bestuurder wel óf geen bestemmingsverkeer is.

Digitale handhaving

Bij een staandehouding kan een handhaver hier de bestuurder iets over vragen en kan hij daarbij zijn overige waarnemingen gebruiken om tot een conclusie te komen. Los van de vraag hoe lastig dat al zal zijn, kan in ieder geval worden

gezegd dat dit niet mogelijk is op basis van enkel twee fotobeelden en een tijdsduur. Dit maakt dat deze vorm van handhaving in ieder geval geautomatiseerd niet goed is uit te voeren. In beginsel zou bij geautomatiseerde gevallen 100% van de daadwerkelijke overtredingen ook echt moeten leiden tot vervolging. Het moet idealiter gaan over simpele 'zwart-wit-gevallen': zaken waarbij duidelijk op de foto is vast te stellen of er wel of geen overtreding is begaan. Een situatie als de onderhavige waar het meer een grijs gebied betreft en eigenlijk meer onderzoek nodig is, leent zich derhalve niet voor digitale geautomatiseerde handhaving.

Zoals reeds eerder aangegeven denken we graag mee bij dergelijke problematiek. Mocht u nog vragen hebben of mochten er punten onduidelijk zijn, dan horen wij dit graag.

Met vriendelijke groet,



drs. J.C. van Leeuwen
afdelingshoofd Beleid en Strategie

