

Voorstel

Aan: College
Van: [REDACTED] Beleid openbare ruimte
Zaaknummer: Z/20/071594
Documentnummer: DOC-20336933
Portefeuillehouder: Harry van Waveren
Datum: 02 december 2020

Onderwerp

Afsluiting Stougjesdijk in Oud-Beijerland

Beslispunten:

1. Invulling te geven aan het raadsvoorstel uit 2018 door de Stougjesdijk in Oud-Beijerland af te sluiten;
2. Deze afsluiting te handhaven met een camerasysteem;
3. Voor het gedeelte tussen de aansluiting Beneden-Oostdijk en omgelegde Stougjesdijk (N217, wordt in beperkte mate ontheffing verleent aan de adressen van de Stougjesdijk en de Papeweg voor het passeren van deze afsluiting;
4. Met een leverancier wordt een leasecontract aangegaan op basis van TCO- overeenkomst (Total Cost of Ownership);
5. De kosten van het camerahandhavingssysteem worden als volgt gedekt:
 - Eenmalige kosten € 10.000,- uit het reeds beschikbaar gestelde investeringskrediet "Oplossen verkeersknelpunten"

Inleiding

De Stougjesdijk in Oud-Beijerland was een gebiedsontsluitingsweg waar dagelijks 12.000 motorvoertuigen per etmaal reden. De aanleg van een nieuwe (provinciale) rondweg heeft ertoe geleid dat deze weg een andere functie heeft gekregen. De weg maakt onderdeel uit van een belangrijke fietsroute voor middelbare scholieren.

Sinds de nieuwe rondweg N217 is omgeleid ervaren bewoners overlast van sluipverkeer. Ondanks de gerealiseerde rondweg maken dagelijks nog ca. 1.200 motorvoertuigen gebruik van deze route. Dit betreft sluipverkeer dat kortste route neemt in plaats van de rondweg. Eind 2018 heeft de gemeenteraad besloten de Stougjesdijk fysiek af te sluiten met een dynamische pollerinstallatie.

Deze oplossing stuit echter op praktische bezwaren. Daarnaast zijn er alternatieve mogelijkheden voor het weren van ongewenst sluipverkeer. Inzet van camerahandhaving is steeds gebruikelijker voor dit soort maatregelen. Deze vorm van handhaving kent een aanzienlijke opmars binnen Nederlandse gemeenten. Dit is de aanleiding voor het voorstel om geen fysieke afsluiting te realiseren maar een camerahandhaafsysteem in te zetten.

Beoogd effect

Het doel van de selectieve toegang is voorkomen van sluipverkeer op de Stougjesdijk. De weg maakt onderdeel uit van een belangrijke fietsroute voor middelbare scholieren. De afsluiting zorgt voor beduidend minder verkeer op deze dijk, komt de leefbaarheid voor bewoners en de verkeersveiligheid voor scholieren



ten goede. Voor 2023 staat een volledige reconstructie van de Stougjesdijk op de planning. De voorbereiding voor deze reconstructie starten eind 2022. Het (toekomstige) verkeersluwe karakter van de Stougjesdijk ligt aan de basis van de herinrichting, De focus ligt dan op het faciliteren van de belangrijke fietsroute Klaaswaal/Oud-Beijerland. De voorbereiding en uitvoering van de wegafsluiting is een randvoorwaarde voor de toekomstige reconstructie van de autoluwe Stougjesdijk.

Argumenten

2.1 Het voorstel past in het ingezet beleid

Met de selectieve toegang voorkomen we sluipverkeer op de Stougjesdijk. Het inzetten van een camerahandhaafstelsel geeft uitvoering aan het raadsbesluit in 2018 van de voormalige gemeente Oud-Beijerland en de wens van de bewoners aan de Stougjesdijk. Dit past in programma 2 "verkeer, Vervoer en Openbare Ruimte.

2.2 Het afsluiten van de Stougjesdijk is mogelijk met zowel een pollersysteem als met camerahandhaving

Beide systemen hebben voor- en nadelen. Functioneel is een vergelijk tussen beide systemen lastig. Het zijn 2 wezenlijk verschillende vormen van de afsluiting.

Een systeem met camerahandhaving heeft de voorkeur. De belangrijkste overwegingen hierbij zijn:

- **Geen fysiek obstakel:** Met de inzet van camerahandhaving voorkomen we dat er aanrijdingen plaatsvinden met een fysieke pollerinstallatie. Zeker op een belangrijke fietsroute is het van belang fysieke obstakels zoveel mogelijk te voorkomen.
- **Eenvoudig doelgroepen toegang verlenen:** We kunnen op eenvoudige wijze ontheffing houders toegang geven. Hiervoor zijn geen pasjes- en/of transpondersystemen noodzakelijk. Toegang verlenen we door de kentekens van de betreffende doelgroepen op een lijst met ontheffing houders (White list) te plaatsen. De doelgroepen die toegang hebben tot de afsluiting beschikken over uiterlijke kenmerken die bij de beoordeling van overtredersbeelden door de BOA zichtbaar zijn. Mocht het kenteken onverhoopt niet op de White list voorkomen, dan kan de BOA op basis van de kenmerken van het voertuig het betreffende voertuig alsnog aan deze lijst toevoegen.
- **Toegang landbouwvoertuigen:** Met camerahandhaving is gebruik van de Stougjesdijk door landbouwvoertuigen gewaarborgd. Op andere categorieën voertuigen handhaven we. Voor landbouwvoertuigen is toegang verlening bij een pollersysteem ingewikkeld, omdat geregeld landbouwvoertuigen uit de omgeving gebruik maken van de Stougjesdijk. Dit vereist een tijdrovend proces voor het verstrekken en beheren van toegangspasjes.
- **Afstemming belanghebbenden:** De afstemming met interne belanghebbenden heeft opgeleverd dat er een voorkeur bestaat voor het toepassen van camerahandhaving.

2.3, 3.1 t/m 6.1 Het voorstel is integraal afgestemd

Met verschillende belanghebbenden is gesproken over het systeem voor het afsluiten van de Stougjesdijk. De mogelijkheden van camerahandhaving en pollersystemen zijn gedeeld. In de gesprekken zijn wensen en eventuele bedenkingen ten aanzien van camerahandhaving opgehaald. De resultaten van deze afstemming geven we hieronder kort weer.

Interne afstemming

De interne afstemming heeft de volgende aandachtspunten opgeleverd:

Toezicht en Handhaving:

Het team staat positief tegenover de inzet van digitale handhaving middels camera's. Van belang is



dat alle randvoorwaarden die deze handhaving tot een succes maken goed worden ingevuld. De capaciteit binnen het team is echter beperkt. In het project is rekening gehouden met de inhuur van de benodigde capaciteit van de BOA's. (5 uur pw, gedurende het hele jaar, ca €13.000 per jaar)

Civiele techniek/beleid verkeer Hoeksche Waard:

Vanuit verkeersoogpunt is het van belang dat we invulling geven aan het raadsbesluit uit 2018 en de Stougjesdijk (selectief) afsluiten. Een pollersysteem is storend in het verkeersbeeld en past niet goed op de Stougjesdijk. Er is daarom een voorkeur voor het toepassen van camerahandhaving. Hou bij de inrichting van de wegafsluiting zoveel mogelijk rekening met de toekomstige reconstructie/inrichting van de Stougjesdijk.

Ideeënmakelaar:

Het participatie-/communicatietraject is enkele jaren geleden doorlopen. Betrek bewoners in de uitvoering van het project en zorg voor een goede communicatie aan bewoner.

Externe afstemming

Hieronder volgt een beknopte samenvatting van de afstemming met hulpdiensten op 4 november.

Politie en ambulancedienst:

De Stougjesdijk is geen frequente route van de politie. De ambulance daarentegen gebruikt de Stougjesdijk geregeld als kortste route. Ambulance-voertuigen zijn voorzien van een KAR-systeem en transponders, waarmee zij eventueel de pollerinstallatie kunnen bedienen. Zowel politie als de ambulancedienst heeft geen voorkeur voor een systeem. Wel is van belang dat de ambulancedienst de zekerheid heeft dat zij altijd toegang hebben tot de wegafsluiting.

Brandweer:

Slechts enkele brandweervoertuigen beschikken over een transponder om op afstand een poller te bedienen. De brandweer maakt niet alleen gebruik van 'lokale voertuigen', maar ook regionale voertuigen bij opschaling van incidenten. Dit betekent dat ook regionale voertuigen over een transponder moeten beschikken om de bereikbaarheid via of van de Stougjesdijk te waarborgen. De voorkeur van de brandweer gaat uit naar een handhaafoplossing met camera's, zodat de bereikbaarheid voor ieder brandweervoertuig gegarandeerd is en de (grootschalige) implementatie van transponders niet nodig is.

2.4, 3.2 t/m 6.2 Een pollersysteem kent meerdere nadelen

Omdat pollers zijn opgesteld in openbaar gebied zijn zij onderhevig aan weersinvloeden, zoals regen en vorst. Dit betekent dat dit robuust uitgevoerde systemen moeten zijn. Ook is goed onderhoud noodzakelijk. Immers, als een poller niet meer naar beneden kan, dan komt de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten in gevaar. Pollersystemen zijn een bewezen effectief middel om straten of gebieden autoluw te maken of te houden. Een pollersysteem heeft een aantal voordelen, maar kent ook een aantal aandachtspunten.

2.5, 3.3 t/m 6.3 Camerahandhaving is succesvol voor het bereiken van een goede naleving

Een goede invulling van de randvoorwaarden is een voorwaarde. Dit betekent:

- Duidelijke bebording (incl. vooraankondigingen) en ondersteunende weginrichting;
- Communicatie zodat weggebruikers op de hoogte zijn van de wegafsluiting én het feit dat daar met camera's automatisch op gehandhaafd wordt.

Bovenstaande randvoorwaarden zijn voor de wegafsluiting op de Stougjesdijk goed in te vullen.

Samengevat heeft camerahandhaving de volgende voordelen:

- Er is geen fysiek obstakel op de weg en daarmee geen kans op aanrijd- of letselschades: Zeker op een belangrijke fietsroute is het voorkomen van fysieke obstakels wenselijk.



- Flexibel in het toekennen van toegangsrechten. Ook als een voertuig van de hulpdiensten, landbouwvoertuigen of afvaldienst onverhoopt geen ontheffing heeft, dan kunnen deze herkenbare voertuigen in het handhavingproces aan de lijst met ontheffinghouders worden toegevoegd.
- Gegarandeerde toegang voor hulpdiensten (zonder daarvoor ieder hulpdienstvoertuig met een transponder te hoeven uitrusten).
- Een systeem met camerahandhaving komt tegemoet aan het gevoel van bewoners niet 'opgesloten' te zitten bij een eventuele wegversperring (informatie draagvlakpeiling 2018).

Financiën

Kosten camerahandhaving:

Voor de kostenraming ten aanzien van camerahandhaving zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

De gemeente sluit een leaseovereenkomst met een leverancier voor kentekencamera, inclusief het benodigde backofficesysteem. De leverancier is volledig verantwoordelijk voor het functioneren van de camera, inclusief alle daarbij benodigde zaken zoals onderhoud, licenties, datacommunicatie, plaatsing camera (incl. kantelmast), bijbehorende backoffice systemen, White list en koppelingen. De kostenraming is gemaakt op basis van de gemiddelde kosten van referentieprojecten. Een Service Level Agreement (SLA) maakt onderdeel uit van de overeenkomst.

Eenmalige kosten:

Eenmalige kosten voor de leverancier van het handhaafsysteem bestaan uit de installatie van de camera en inrichten software (€ 10.000, -). De jaarlijkse kosten voor de camera's en backoffice systemen (leaseconstructie, incl. datacommunicatie, onderhoud, licenties, software-updates, etc.) bedraagt € 6.000, - per jaar.

Bij de keuze op een camerahandhaafsysteem zijn de:

- Eenmalige kosten € 10.000,- in 2021.
Deze kosten dekken we uit investeringskrediet (7110033) "Oplossen verkeersknelpunten", investeringskrediet is hiervoor toereikend.
- Jaarlijkse kosten € 6.000,- in 2021 en volgende jaren
- Kosten inzet mensen
Camerahandhaving vergt extra inzet van team Toezicht en Handhaving door de inzet van BOA's. Deze extra inzet van BOA-capaciteit wordt zeker de eerste periode ingeschat op gemiddeld 5 uur per week (0,15 fte) en afhankelijk van het aantal overtreeders zal dit stabiliseren naar minder uren per week.

Het team Toezicht en Handhaving geeft aan nu niet ingericht te zijn op een dergelijke administratieve taak. Binnen het team wordt echter gekeken om ook andere administratieve zaken te bundelen om zo meer BOA's effectief op straat te kunnen inzetten. Afgesproken is om dit project als pilot op te pakken en na een jaar te evalueren wat dit qua kennis en capaciteit vergt van het team. Zeker als dergelijke projecten worden uitgebreid zal dit naar verwachting uitmonden in een vraag om extra capaciteit. Om hier niet gelijk op vooruit te lopen zal de pilot aan de Stougjesdijk eerst een jaar binnen de huidige bezetting worden opgevangen.

Voor de inzet van camerahandhaving moet daarnaast rekening worden gehouden met de kosten voor het verzenden van waarschuwingsbrieven in, in ieder geval, de gewenningsperiode.

- Deze kosten kunnen gedekt worden budget "verkeersvoorzieningen" (62011205/4380260);, budget is hiervoor toereikend.



Communicatie

Afstemming omwonenden

In aanloop naar het college- en raadsbesluit in 2018 zijn bewoners betrokken bij het voorbereiden van de maatregelen om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de Stougjesdijk te verbeteren. Op de bewonersavond van 26 maart 2018 is unaniem de voorkeur uitgesproken voor een 'knip': een fysieke afsluiting van de weg.

Ook is het draagvlak voor een 'knip' breder geïnventariseerd. De resultaten van deze draagvlakpeiling zijn input geweest voor het raadsbesluit in 2018. Een ruime meerderheid van de bewoners geeft aan een knip te wensen, waarbij de locatie ter hoogte van de kruising met de Papeweg de voorkeur heeft.

De bewoners en de belanghebbenden informeren we direct na het besluitvormingstraject.

Voorafgaand en tijdens de uitvoering van de werkzaamheden informeren we de bewoners en belanghebbenden.

Uitvoering

Na het besluit over de inzet van camerahandhaving nemen we de volgende stappen.

1. Formele besluitvorming van een Plan van Aanpak voor de inzet van camerahandhaving in de lokale gezagsdriehoek (Q1 -2021).
2. Opstellen en publiceren van een verkeersbesluit, incl. bezwaarprocedure en afhandeling daarvan (Q1- 2021).
3. Inkooptraject (Q2 - 2021): Voorbereiden en doorlopen inkooptraject dat leidt tot een selectie van de leverancier van de camerahandhaving.
4. Implementatie camerahandhaving (Q2 - 2021):
 - a. Implementatie camerahandhaving door leverancier;
 - b. Inregelen en borgen privacyaspecten;
 - c. Opstellen algemeen Proces-Verbaal van oplevering (incl. brondocument ter goedkeuring aan parket CVOM).
5. Uitvoeren bebodings-, inrichtings- en communicatieplan (Q2 - 2021);

Op basis van bovenstaande planning is de camerahandhaving per Q3 - 2021 operationeel.

Bijlagen

1. Advies afsluiten Stougjesdijk van Empaction

Verkenning en advies afsluiting Stougjesdijk Oud-Beijerland



Auteur: [REDACTED]
Datum: 25 november 2020



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel van deze verkenning	3
1.3	Leeswijzer	3
2	Afsluiting Stougjesdijk	4
2.1	Eerdere besluitvorming en procesverloop.....	4
2.2	Uitgangspunten realisatie verkeersafsluiting	5
3	Uitvoeringsvariant	6
3.1	Pollersystemen versus camerahandhaving.....	6
3.2	Voordelen en aandachtspunten pollersystemen.....	7
3.3	Voordelen en aandachtspunten camerahandhaving.....	9
4	Afstemming met interne en externe stakeholders	10
4.1	Interne afstemming	10
4.2	Externe afstemming.....	10
5	Financieel.....	11
5.1	Kostenvergelijking pollersysteem en camerahandhaving.....	11
5.2	Resumé	12
6	Advies en vervolg afsluiting Stougjesdijk.....	13
6.1	Advies afsluiting Stougjesdijk.....	13
6.2	Vervolgstappen Aanpak en fasering.....	13
	Bijlage 1 Overzicht locatie afsluiting en impressie.....	15
	Bijlage 2: Werking camerahandhaving, randvoorwaarden en technische en juridische eisen.....	16
	Werking camerahandhaving.....	16
	Randvoorwaarde camerahandhaving	17
	Technische en juridische eisen camerahandhaving	18
	Bijlage 3 Taken en verantwoordelijkheden handhaving.....	19

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Stougjesdijk in Oud-Beijerland was een gebiedsontsluitingsweg waar dagelijks 12.000 motorvoertuigen per etmaal reden. De aanleg van een nieuwe (provinciale) rondweg heeft ertoe geleid dat deze weg een andere functie heeft gekregen. De weg maakt onderdeel uit van een belangrijke fietsroute voor middelbare scholieren.

Sinds de nieuwe rondweg N217 is omgeleid ervaren bewoners overlast van sluipverkeer. Ondanks de gerealiseerde rondweg maken dagelijks nog ca. 1.200 motorvoertuigen gebruik van deze route. Dit betreft veelal sluipverkeer die de route gebruikt als kortste route, terwijl dit verkeer gebruik dient te maken van de nieuwe rondweg. De gemeenteraad eind 2018 heeft besloten op de Stougjesdijk in Oud-Beijerland een verkeersafsluiting te realiseren middels een fysieke afsluiting (dynamische pollerinstallatie).

De beoogde fysieke afsluiting met behulp van pollers stuit op praktische bezwaren waar een oplossing voor moet worden gevonden. Daarnaast zijn er alternatieve mogelijkheden voor het weren van ongewenst sluipverkeer. Vandaag de dag is een steeds vaker toegepaste vorm het inzetten van camera's voor het automatisch handhaven van geslotenverklaringen of voetgangersgebieden. Deze vorm van handhaving kent een aanzienlijke opmars binnen Nederlandse gemeenten. De gemeente Hoeksche Waard vraagt welke oplossing het beste toegepast kan worden voor de afsluiting van de Stougjesdijk.

1.2 Doel van deze verkenning

Het doel van deze verkenning is om tot een breed gedragen advies te komen hoe de Stougjesdijk in Oud-Beijerland het beste selectief kan worden afgesloten. Daarvoor is naast het uiteenzetten van de mogelijke uitvoeringsvormen, ook input gevraagd van interne en externe stakeholders.

1.3 Leeswijzer

De volgende adviesnota geeft eerst een beschrijving van de huidige situatie en eerdere besluitvorming (paragraaf 2). In deze paragraaf worden eerder vastgestelde uitgangspunten voor de wegafsluiting herhaald. In paragraaf 3 worden de mogelijke uitvoeringsvarianten beschreven met voor- en nadelen. In de 4^e paragraaf volgt een beknopte verslaglegging van de afstemming met stakeholders, waarna in paragraaf 5 een globale kostenraming volgt voor beide systemen. Paragraaf 6 sluit af met conclusies en de te nemen vervolgstappen.

2 Afsluiting Stougjesdijk

2.1 Eerdere besluitvorming en procesverloop

Op 11 september 2018 heeft de gemeenteraad een besluit genomen over diverse verkeersmaatregelen op de Stougjesdijk. De maatregelen betreffen:

- Maatregel A: Reconstructie kruispunt Greup.
- Maatregel B: Verkeersafsluiting met beweegbare poller.
- Maatregel C: De aansluiting van een fietspad.

De maatregelen A en C zijn tot uitvoering gebracht. Aan maatregel B (verkeersafsluiting) is nog geen opvolgen gegeven.

Naar aanleiding van het besluit op 11 september 2018 is op 9 november 2018 een aanvullende raadsmededeling gevolgd. De aanleiding van deze aanvullende raadsmededeling was dat de landbouwsector bezwaren heeft geuit over de fysieke afsluiting. De wens van de landbouwsector was om eenvoudig toegang te behouden tot de Stougjesdijk. In het gesprek met de landbouwsector is de suggestie gedaan om de beweegbare poller te bedienen door middel van een hoogtedetectie-systeem. Op basis van hun bezwaren heeft de portefeuillehouder toegezegd om de voor- en nadelen van het systeem voor een fysieke afsluiting nader te onderzoeken.

Hoogtedetectie: Bij hoogtedetectie wordt toegang verschaft aan voertuigen die hoger zijn dan een vooraf te bepalen hoogte. Het systeem werkt met een onzichtbare laser en kan eenvoudig gekoppeld worden aan de beweegbare poller. De exacte hoogte wordt bepaald in overleg met de landbouwsector.

Afstemming omwonenden

In aanloop naar het college- en raadsbesluit zijn bewoners betrokken bij het voorbereiden van de maatregelen om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de Stougjesdijk te verbeteren. Op de bewonersavond d.d. 26 maart 2018 is unaniem de voorkeur uitgesproken voor een 'knip': een fysieke afsluiting van de weg.

Ook is het draagvlak voor een 'knip' breder geïnventariseerd. De resultaten van deze draagvlakpeiling, onder meer ten aanzien van de locatie, zijn input geweest voor het raadsbesluit. Een ruime meerderheid van de bewoners geeft aan een knip te wensen, waarbij de locatie ter hoogte van de kruising met de Papeweg de voorkeur heeft.

De draagvlakpeiling heeft daarnaast de volgende inzichten opgeleverd:

- Er zijn zowel voor- als tegenstanders van de afsluiting van de Stougjesdijk.
- Sommige bewoners maken zich zorgen over onder meer de bereikbaarheid van hulpdiensten en huisartsen bij calamiteiten, de draaicirkels van grote voertuigen, de veiligheid van fietsers en keermogelijkheden.
- Een gevoel 'opgesloten' te zitten bij een onverhoopte (fysieke) wegversperring, waardoor zij de woning niet meer kunnen verlaten.

2.2 Uitgangspunten realisatie verkeersafsluiting

Het doorlopen besluitvormingstraject heeft geresulteerd in de volgende uitgangspunten en besluiten:

- Een afsluiting van de Stougjesdijk ter voorkoming van doorgaand gemotoriseerd verkeer.
- De locatie van de afsluiting bevindt zich ter hoogte van de Papeweg (zie afbeelding 1).
- Toegang tot de afsluiting hebben uitsluitend de doelgroepen hulpdiensten, landbouwverkeer¹ en afvaldienst².

De keuze voor een fysieke afsluiting met behulp van een poller is met de aangepaste raadsmededeling op van 9 november 2018 ingetrokken. De bezwaren vanuit de landbouwsector gaven het college aanleiding om de uitvoeringsvarianten nader te onderzoeken. De wijze waarop uitvoering gegeven wordt aan de verkeersafsluiting is daarom nog niet vastgesteld.



Afbeelding 1: Vastgestelde locatie toekomstige wegafsluiting

Voor 2023 staat een volledige reconstructie van de Stougjesdijk op de planning. De voorbereiding voor deze reconstructie wordt eind 2022 opgestart. Het (toekomstige) verkeersluwe karakter van de Stougjesdijk ligt aan de basis van deze nieuwe herinrichting, waarin de focus zal liggen op het faciliteren van de belangrijke fietsroute Klaaswaal/Oud-Beijerland. De voorbereiding en uitvoering van de wegafsluiting is daarmee randvoorwaarde voor de toekomstige reconstructie van de autoluwe Stougjesdijk.

¹ Met landbouwverkeer worden landbouwvoertuigen bedoeld.

² Incl. (gemeentelijke) diensten voor het beheer van de openbare ruimte.

3 Uitvoeringsvariant

3.1 Pollersystemen versus camerahandhaving

Er zijn twee manieren om een weg af te sluiten:

- Een toegangscontrolesysteem met behulp van een dynamische fysieke afsluiting.
- Handhaving van de verkeersmaatregel.

Toegangscontrolesystemen

Om sluipverkeer te kunnen weren bestaan er diverse soorten fysieke voertuigwerende maatregelen. Dergelijke systemen zijn toegangscontrolesystemen, te vergelijken met bijvoorbeeld een slagboom in een parkeergarage. Om toegang te krijgen dient het voertuig zich vooraf te plaatsen bij de dynamische afsluiting te identificeren. Op basis daarvan wordt geverifieerd of het voertuig toegang krijgt. De dynamische installatie wordt aangestuurd en er wordt toegang verleend aan het voertuig. Een toegangscontrolesysteem is beschikbaar in verschillende uitvoeringen (blocker, piramide, bollards, roadblock, etc.). Over het algemeen wordt gesproken over een pollersysteem.



Afbeelding: Uitvoeringsvormen dynamische pollerinstallaties

Handhaving

Handhaving vereist geen fysieke barrière op de weg, maar wel inzet van handhavers. Voldoende fysieke handhaving door BOA's is gezien het brede takenpakket van de BOA's onrealistisch. Het toepassen van camerahandhaving daarentegen is een vorm van digitale handhaving dat het werk van een BOA ondersteunt. Met de inzet van camera's wordt niet vooraf vastgesteld of iemand toegang heeft tot de wegafsluiting, maar achteraf wordt vastgesteld of het voertuig over een ontheffing beschikt.

Belangrijkste verschillen

Een pollersysteem voorkomt (fysiek) dat onbevoegde voertuigen de wegafsluiting passeren. Een onbedoeld neveneffect is dat de kans op aanrijdingen met pollers vrij groot is. Bij camerahandhaving verdwijnt deze fysieke barrière, met als voordeel dat zich geen aanrijdingen voordoen. Daarnaast kunnen hulpdiensten de wegafsluiting gegarandeerd passeren (zonder oponthoud).

Bij een poller kan men zich voor toegang tot het gebied identificeren met verschillende middelen (pasje, transponder, kenteken, enz.). Bij camerahandhaving wordt alleen het kenteken gecontroleerd en zullen toegangsrechten (ontheffingen) dus verstrekt worden op het kenteken van het voertuig.

Een poller heeft mechanische componenten, staat in het openbaar gebied en moet daarom bestand zijn tegen weersinvloeden. Dit maakt dat een poller in aanschaf, en zeker op langere termijn in onderhoud, hoge kosten kent. Een poller is daarnaast minder flexibel als deze dient te worden

verplaatst, dan bijvoorbeeld een camera, omdat deze onderdeel uitmaakt van de openbare ruimte. De meeste mensen zijn de mening toegedaan dat een poller het straatbeeld ontsierd. Echter maakt een poller wel duidelijk dat toegang met een voertuig niet mogelijk is.

Bij camerahandhaving is sprake van een 'virtuele barrière' doordat men weet dat er gecontroleerd wordt en er een sanctie volgt als men toch doorrijdt. Hier zit direct het aandachtspunt. Voor een succesvolle handhaafoplossing moeten weggebruikers wel op de hoogte zijn dat de doorgang niet is toegestaan en dat er automatische camerahandhaving plaatsvindt. Alleen de plaatsing van een verkeersbord blijkt in de praktijk niet altijd voldoende voor een goede naleving. De herkenbaarheid van de wegafsluiting is bij het toepassen van camerahandhaving daarom een belangrijk aandachtspunt.

Pollers 	Camerahandhaving 
Fysieke barrière	Virtuele barrière
Toegangscontrole	Handhaving, met kans op bekeuringen
Toegangsrecht via transponder/toegangspas/kenteken/...	Toegangsrecht via kenteken
Onderhoud: substantieel (realtime onderhoud)	Onderhoud: beperkt
Kans op aanrijdingen met poller of letschades bij (brom)fietsers	Geen aanrijdingen, maar wel boetes
Hulpdiensten: transponders (risico!)	Hulpdiensten: kenteken
Pollerinstallatie is voor weggebruikers duidelijk, maar ontsiert straatbeeld	Camera is in straatbeeld nauwelijks zichtbaar. Voor een duidelijke situatie moet de weginrichting ondersteunend aan de verkeersmaatregel zijn.
Weinig flexibel	Zeer flexibel

Afbeelding: Belangrijkste verschillen tussen pollers en camerahandhaving

3.2 Voordelen en aandachtspunten pollersystemen

Algemeen

Omdat pollers zijn opgesteld in openbaar gebied zijn zij onderhevig aan weersinvloeden, zoals regen en vorst. Dit betekent dat deze systemen robuust moeten worden uitgevoerd en goed onderhouden dienen te worden. Immers, als een poller niet meer naar beneden kan, dan komt de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten in gevaar. Pollersystemen zijn een bewezen effectief middel om straten of gebieden autoluw te maken of te houden. Een pollersysteem heeft een aantal voordelen, maar kent ook een aantal aandachtspunten.

Voordelen fysieke afsluiting

- *Selectieve toegang:* Het systeem zorgt ervoor dat sluipverkeer wordt voorkomen. Uitsluitend voertuigen die over een ontheffing beschikken (identificatiemiddel ter hoogte van de poller) kunnen de selectieve toegang bedienen en hebben toegang.

- *Duidelijkheid fysieke afsluiting:* Een poller voor een fysieke afsluiting van de weg, zodat voertuigen zonder ontheffing niet kunnen doorrijden. Het is door de aanwezigheid van de poller meteen duidelijk dat de weg is afgesloten en toegang niet mogelijk is.

Aandachtspunten fysieke afsluiting

- *Aanrijd- en letselschades:* De ervaring leert dat de kans op aanrijd- en/of letselschade met een poller aanwezig is. De Stougjesdijk betreft een drukke schoolfietsroute Klaaswaal/Oud-Beijerland, waar het wenselijk is inzet van (beweegbare) palen te beperken.
- *Relatief hoge kosten:* Een fysieke afsluiting in de vorm van een poller is een mechanische installatie en mede daarom kostbaar in aanschaf en beheer.
- *Betrouwbaarheid:* Op het moment dat de poller buiten werking is er geen (selectieve) wegafsluiting. Los van het feit dat er zich systeemstoringen kunnen voordoen, is er alleen al vanwege onderhoud gemiddeld genomen 2,5% van de tijd sprake van buitenwerkingstellen van de pollers.
- *Identificeren ontheffinghouders:* Ontheffinghouders hebben verschillende mogelijkheden zich te identificeren bij de pollers, zodat deze aangestuurd worden. Vandaag de dag is het meest toegepaste identificatiemiddel het kenteken van het voertuig. De poller wordt met behulp van kentekenherkenning aangestuurd. Door hulpdiensten dienen systemen (KAR: korte afstand radio) om de poller al op enige afstand te activeren, zodat er geen rijtijdverlies optreedt. Dit vereist dat hulpdienstvoertuigen worden uitgerust met transponder (extra handling).
- *Realisatie:* De Stougjesdijk ligt op een dijklichaam. Omdat een verzinkbare poller in de grond moet worden aangebracht is het nog de vraag of dit mogelijk is.

De gemeente heeft als wegbeheerder de verplichting ervoor te zorgen dat de toestand van de weg de veiligheid van personen en/of zaken niet in gevaar brengt. Tot op heden wordt een belangrijk deel van de schades verhaald op de veroorzaker. Wegbeheerders worden vaker toch (gedeeltelijk) verantwoordelijk gehouden voor verkeersonveilige situaties en daaruit voortvloeiende schades als zich meermaals ongelukken hebben voorgedaan³. Zo heeft in Zwolle de rechter uitspraak gedaan over schade n.a.v. een aanrijding met een poller en de gemeente aansprakelijk gesteld⁴.

Toegang verlening landbouwvoertuigen

Fysieke pollers en het toelaten van landbouwvoertuigen is in de regel een ongelukkige communicatie (zie kader hieronder). Landbouwvoertuigen kunnen daarnaast niet geïdentificeerd worden op basis van kenteken⁵. Dit betekent dat landbouwvoertuigen moeten worden uitgerust met een transponder, dan wel dat de berijder moet beschikken over een toegangspasje om de poller te bedienen. Het verstrekken van transponders/toegangspassen betekent extra handling, is relatief

³ Rechtbank 's-Gravenhage (LJN: BQ9786, d.d.16-06-2011): De kantonrechter is van mening dat de gemeente, gelet op het totaal aantal aanrijdingen met de poller in jaar X, in casu niet in voldoende mate aan zijn verplichting heeft voldaan en eist een vergoedingsplicht van 50% van de totale schade.

⁴ Rechtbank Overijssel (zaaknummer C/08/213354 / HA RK 18-23, d.d. 4-07-2018)

⁵ Niet alle landbouwvoertuigen zijn kentekenplichtig en daarnaast wordt het kenteken alleen aan de achterzijde van het voertuig gevoerd, terwijl bij kentekenherkenning bij pollerinstallaties het kenteken aan de voorzijde van voertuigen wordt gelezen.

kostbaar en is voor deze locatie ingewikkeld, omdat de weg niet alleen door lokale landbouwvoertuigen wordt gebruikt.

Het geschetste alternatief met een hoogtedetectiesysteem heeft een belangrijk nadeel. Los van dat de vaststelling van de hoogte van landbouwvoertuigen lastig is, kan een hoogtedetectiesysteem geen onderscheid maken tussen voertuigtypen. Dit betekent dat ook bij andere hoge voertuigen (waardoor vrachtwagens en over auto's met een hoge aanhangwagen) de wegafsluiting kunnen passeren.

Pollers en landbouwvoertuigen:

* "Versmallingen/pollers worden regelmatig kapotgereden en de overblijvende eilandjes/varkensruggen zijn slecht te zien (vooral voor fietsers gevaarlijk)". Bron: [Onderzoek landbouwverkeer Hoeksche Waard](#) 25 januari 2018, Tridee.

* "Omdat die poller in het verleden diverse keren is beschadigd door bestuurders van een landbouwvoertuig die deze poller met een landbouwvoertuig wilden passeren, is het gewenst de geslotenverklaring te wijzigen". Bron gemeente Zoetermee).

* "In de praktijk zijn pollers om sluipverkeer over polderwegen tegen te gaan niet succesvol vanwege maatschappelijke weerstand en geringe vandalismebestendigheid". Bron: Provincie Utrecht - N201 Toekomstvast, 13 november 2018 Goudappel Coffeng.

Resumé

Bovenstaande paragraaf laat zien dat een pollersysteem enkele voordelen, maar ook aandachtspunten heeft. Los van de aandachtspunten biedt een pollersysteem geen eenvoudige oplossing voor het doorlaten van landbouwvoertuigen, zonder daarbij transponder en/of pasjes te verstrekken, wat veel handling met zich meebrengt.

3.3 Voordelen en aandachtspunten camerahandhaving

Voordelen camerahandhaving

Het toepassen van camerahandhaving heeft samengevat volgende voordelen:

- Er is geen fysiek obstakel op de weg en daarmee geen kans op aanrijd- of letselschades: Zeker op een belangrijke fietsroute moeten fysieke obstakels waar mogelijk worden voorkomen.
- Er bestaat de mogelijkheid voor het flexibel toekennen van toegangsrechten. Ook als een voertuig van de hulpdiensten, landbouwvoertuigen of afvaldienst onverhoopt geen ontheffing heeft, dan kunnen deze herkenbare voertuigen in het handhavingsproces aan de lijst met ontheffinghouders worden toegevoegd.
- Gegarandeerde toegang voor hulpdiensten (zonder daarvoor ieder hulpdienstvoertuig met een transponder te hoeven uitrusten, zie 4.2).
- Een systeem met camerahandhaving komt tegemoet aan het gevoel van bewoners niet 'opgesloten' te zitten bij een eventuele wegversperring (informatie draagvlakpeiling 2018).

Aandachtspunten camerahandhaving

Camerahandhaving is succesvol voor het bereiken van een goede naleving, mits de randvoorwaarden goed worden ingevuld (zie bijlage 2). Dit betekent:

- Duidelijke bebording (incl. vooraankondigingen) en ondersteunende weginrichting;

- Communicatie zodat weggebruikers op de hoogte zijn van de wegafsluiting én het feit dat daar met camera's automatisch op gehandhaafd wordt.

Bovenstaande randvoorwaarden kunnen voor de wegafsluiting op de Stougjesdijk worden ingevuld.

Daarnaast heeft camerahandhaving de volgende aandachtspunten:

- Handhaving gaat gepaard met de inzet van de BOA's van de gemeente Hoeksche Waard (zie bijlage 3 Taken en Verantwoordelijkheden).
- De inning van boetes door het CJIB van buitenlandse voertuigen is nog niet voor ieder Europees land geregeld.

4 Afstemming met interne en externe stakeholders

Met verschillende belanghebbenden is gesproken over het systeem voor het afsluiten van de Stougjesdijk. De mogelijkheden van camerahandhaving en pollersystemen zijn gedeeld en in de gesprekken zijn wensen en eventuele bedenkingen ten aanzien van camerahandhaving opgehaald. In dit hoofdstuk volgt een samenvatting van de gesprekken.

4.1 Interne afstemming

Afdelingen hebben hun input geleverd tijdens een interne sessie d.d. 27 oktober 2020.

Toezicht en Handhaving: De afdeling Toezicht en Handhaving van de gemeente Hoeksche Waard staat positief tegenover de inzet van digitale handhaving middels camera's. Van belang is dat alle randvoorwaarden die deze handhaving tot een succes maken goed worden ingevuld. De capaciteit binnen de afdeling is beperkt en het takenpakket gedefinieerd. Bij implementatie van de camerahandhaving zal met de tijdsbesteding van BOA's rekening moeten worden gehouden.

Civiele techniek/beleid verkeer Hoeksche Waard: Vooruit verkeersoogpunt is het van belang dat de invulling gegeven wordt aan het raadsbesluit uit 2018 en de Stougjesdijk (selectief) wordt afgesloten. Een pollersysteem is storend in het verkeersbeeld en past niet goed op de Stougjesdijk. Er is daarom een voorkeur voor het toepassen van camerahandhaving. Bij voorkeur wordt bij de inrichting van de wegafsluiting zoveel mogelijk rekening gehouden met de toekomstige reconstructie/inrichting van de Stougjesdijk.

Ideeënmakelaar: Het participatie-/communicatietraject is enkele jaren geleden doorlopen. Betrek bewoners in de uitvoering van het project en zorg voor een goede communicatie aan bewoner.

4.2 Externe afstemming

Hieronder volgt een beknopte samenvatting van de afstemming met hulpdiensten op 4 november.

Politie en ambulancedienst: De Stougjesdijk is geen frequente route van de politie. De ambulance daarentegen gebruikt de Stougjesdijk geregeld als kortste route. Ambulancevoertuigen zijn voorzien van een KAR-systeem en transponders, waarmee zij eventueel de pollerinstallatie kunnen bedienen. Zowel politie als de ambulancedienst heeft geen voorkeur voor een systeem. Wel is van belang dat de ambulancedienst de zekerheid heeft dat zij altijd toegang hebben tot de wegafsluiting.

Brandweer: Slecht enkele brandweervoertuigen beschikken over een transponder om eventueel op afstand een poller te bedienen. De brandweer maakt niet alleen gebruik van ‘lokale voertuigen’, maar ook regionale voertuigen bij opschaling van incidenten. Dit betekent dat ook regionale voertuigen over een transponder moeten beschikken om toegang via de Stougjesdijk te kunnen bieden. De voorkeur voor de brandweer gaat uit naar een handhaafoplossing met camera’s, zodat de bereikbaarheid van ieder brandweervoertuig wordt gegarandeerd en de (grootschalige) implementatie van transponders niet nodig is.

5 Financieel

5.1 Kostenvergelijking pollersysteem en camerahandhaving

In deze paragraaf volgt een globale kostenraming van beide uitvoeringsvarianten.

Kostenraming pollersysteem:

Bij het plaatsen van een pollersysteem is van belang dat wordt aangesloten bij de (beheer)wensen die gemeenten vandaag de dag stellen. Voor de kostenraming zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Inrijden geschiedt via aanmelden middels kentekenherkenning op basis van een RFID-protocol, mechanische sleutel, transponder voor hulpdiensten en pasjes voor landbouwvoertuigen.
- Er wordt niet gekozen voor de mogelijkheid van een intercomoproep. Ter plaatste wordt een telefoonnummer getoond voor het doorgeven van storingen.

De pollerinstallaties heeft volgende basisopstelling:

- *Fysiek:* Pollerinstallatie, aanmeldzuil en regellichten;
- *Toegang/controle:* Kentekenlezer, transponder, CCTV;
- *Aansturing:* Besturing en elektrische installatie, centraal beheersysteem, software, licenties en documentatie;
- *Onderhoud:* Regelmatig preventief en correctief onderhoud, zodat de beschikbaarheid en betrouwbaarheid voldoende kan worden gegarandeerd en de apparatuur ook in goede staat blijft om de gewenste technische levensduur te realiseren.

Het plaatsen van een pollerinstallatie met bovenstaande basisinstelling betekent een investering van ca. € 45.000, -. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met de jaarlijkse kosten beheer en onderhoud van ca. € 4.000, -. In deze kosten is geen rekening gehouden met het faciliteren van transponders in hulpdienstvoertuigen.

Kostenraming systeem camerahandhaving:

Voor de kostenraming ten aanzien van camerahandhaving zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De gemeente sluit een leaseovereenkomst⁶ met een leverancier voor kentekencamera, inclusief het benodigde backofficesysteem. De leverancier is volledig verantwoordelijk voor het functioneren van de camera, inclusief alle daarbij benodigde zaken zoals onderhoud, licenties, datacommunicatie, plaatsing camera (incl. kantelmast), bijbehorende backoffice systemen, whitelist en koppelingen. De kostenraming is gemaakt op basis van de gemiddelde kosten van referentieprojecten. Een Service Level Agreement (SLA) maakt onderdeel uit van de overeenkomst.

Enmalige kosten:

Enmalige kosten voor de leverancier van het handhaafsysteem bestaan uit de installatie van de camera en inrichten software (ca. € 10.000, -). De jaarlijkse kosten voor de camera's en backoffice systemen (leaseconstructie, incl. datacommunicatie, onderhoud, licenties, software-updates, etc.) bedraagt ca. € 6.000, - per jaar.

5.2 Resumé

Uitvoeringsvariant	Enmalige kosten	Jaarlijkse kosten	Totale kosten eerste 4 jaar
Pollerinstallatie	€ 45.000	€ 4.000 ⁷	€ 61.000
Kosten camerahandhaving	€ 10.000	€ 6.000	€ 34.000

Tabel: Vergelijking kosten pollerinstallatie en camerahandhaving

Bovenstaande toont de kostenvergelijking voor beide systemen. Voor de totale kosten dient rekening te worden gehouden met communicatiekosten, bebording en bijkomende inrichtingskosten en inzet van mensenuren.

Kosten inzet mensenuren:

Bij een pollersysteem betreft dit vooral uren voor het beheer van het systeem en van de mogelijk juridische afdeling ingeval van schadeprocedure. Camerahandhaving vergt inzet van de afdeling Toezicht en Handhaving door de inzet van BOA's (zie **bijlage 3**). De inzet van BOA-capaciteit wordt ingeschat op gemiddeld ca. 5 uur per week (ca. 0,15 fte).

Voor de inzet van camerahandhaving moet daarnaast rekening worden gehouden met de kosten voor het verzenden van waarschuwingsbrieven in, in ieder geval, de gewenningsperiode.

⁶ Voor de kostenraming gaan we ervan uit dat de gemeente een vorm van een TCO-overeenkomst (Total Cost of Ownership) afsluit met een leverancier. De gemeente wordt dus geen eigenaar van de camera's en backoffice, maar neemt de handhaafoplossing als dienst af.

⁷ De jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud betreft een inschatting voor de eerste 4 jaar (excl. vervangende onderdelen bij schades).

6 Advies en vervolg afsluiting Stougjesdijk

6.1 Advies afsluiting Stougjesdijk

Het doel van de selectieve toegang is voorkomen van sluipverkeer op de Stougjesdijk. Dat is mogelijk met zowel een pollersysteem als met camerahandhaving. Beide systemen hebben voor- en nadelen. Functioneel is een vergelijking tussen beide systemen lastig, omdat het wezenlijk andere uitvoeringsvormen van afsluiting op de Stougjesdijk betreft.

De voorkeur wordt gegeven aan een systeem met camerahandhaving. De belangrijkste overwegingen om te kiezen voor camerahandhaving in plaats van een pollersysteem zijn:

- **Geen risico op aanrijdschades:** Met de inzet van camerahandhaving wordt voorkomen dat er aanrijdingen plaatsvinden met een fysiek pollerinstallatie. Zeker op een belangrijke fietsroute dienen fysieke obstakels zoveel mogelijk te worden voorkomen.
- **Flexibiliteit in het verlenen van ontheffingen:** De camerahandhaving biedt de mogelijkheid op een eenvoudige wijze ontheffing te verlenen aan de onderscheiden doelgroepen, zonder daarvoor pasjes- en/of transpondersystemen te hoeven implementeren en onderhouden. Toegang wordt verleend door de kentekens van de betreffende doelgroepen op een lijst met ontheffinghouders (whitelist) te plaatsen. Een eventuele aanpassing of uitbreiding van de ontheffing regeling is eenvoudig(er) te implementeren..
- **Toegang landbouwvoertuigen:** Met camerahandhaving kunnen deze voertuigen gebruik blijven maken van de Stougjesdijk, waarbij (automatisch) op deze voertuigcategorie geen handhaving plaatvind. Voor landbouwvoertuigen is de toegangverlening bij een pollersysteem ingewikkeld, omdat geregeld landbouwvoertuigen uit de omgeving gebruik maken van de Stougjesdijk. Dit vereist bij een pollersysteem een (tijdrovend) proces voor de handling van toegangspasjes.
- **Afstemming stakeholder:** De afstemming met interne stakeholders heeft opgeleverd dat er een voorkeur bestaat voor het toepassen van camerahandhaving.

Met het toepassen van camerahandhaving hebben we meer flexibiliteit in het toekennen van ontheffingen (op kenteken) aan doelgroepen, waarmee toekomstige aanpassingen eenvoudiger zijn te implementeren. Daarnaast maakt het toepassen van camerahandhaving de aanstaande reconstructie van de Stougjesdijk (2023) eenvoudiger door de camera gedurende de werkzaamheden tijdelijk uit te schakelen of weg te halen.

6.2 Vervolgstappen | Aanpak en fasering

Na het besluit over de inzet van camerahandhaving worden op hoofdlijn de volgende stappen doorlopen.

1. Formele besluitvorming van een Plan van Aanpak voor de inzet van camerahandhaving in de lokale gezagsdriehoek (Q1 2021).
2. Opstellen en publiceren van een verkeersbesluit⁸, incl. bezwaarprocedure en afhandeling daarvan (Q1 2021).

⁸ Voor de geslotenverklaring dient een nieuw verkeersbesluit te worden genomen. De huidige uitzondering voor bestemmingsverkeer zal komen te vervallen, zodat camerahandhaving mogelijk wordt.

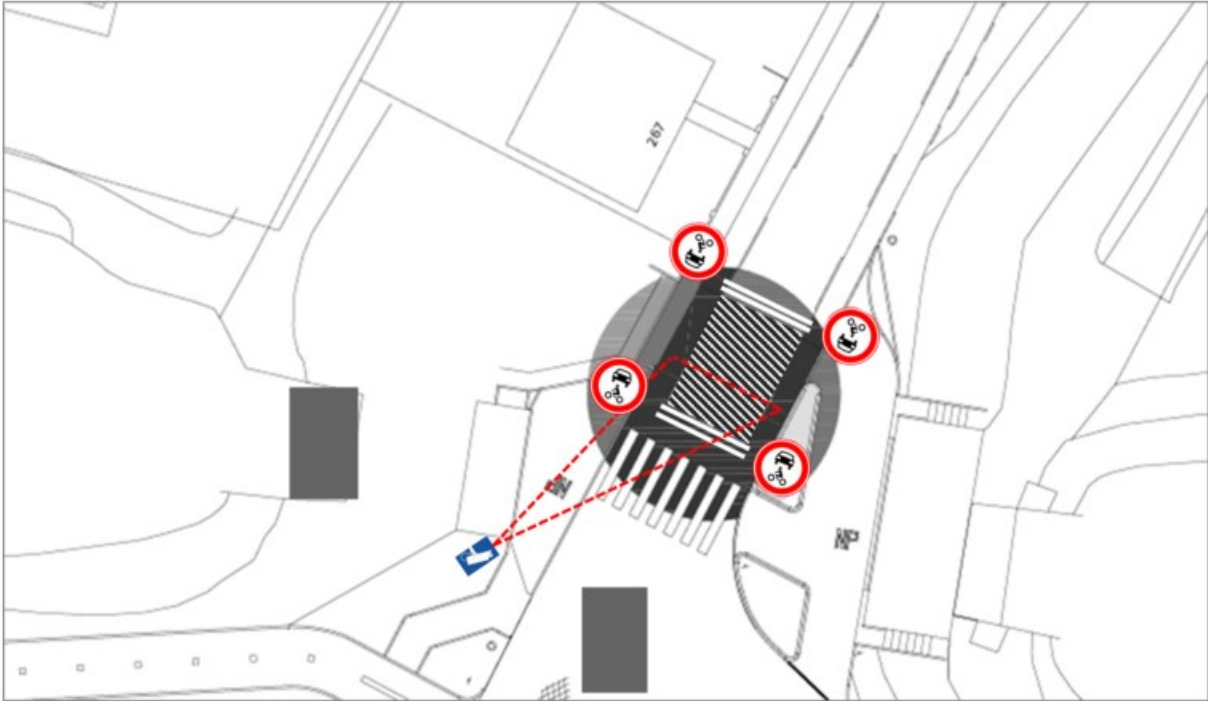
3. Inkooptraject (Q2 2021): Voorbereiden en doorlopen inkooptraject dat leidt tot een selectie van de leverancier van de camerahandhaving.
4. Implementatie camerahandhaving (Q2 2021):
 - a. Implementatie camerahandhaving door leverancier;
 - b. Inregelen en borgen privacyaspecten;
 - c. Opstellen algemeen Proces-Verbaal van oplevering (incl. brondocument ter goedkeuring aan parket CVOM).
5. Uitvoeren bebodings-, inrichtings- en communicatieplan (Q2 2021);

Op basis van bovenstaande planning zal de camerahandhaving in Q3 2021 operationeel zijn.

Empaction BV

Eindhoven, 25 november 2020

Bijlage 1 Overzicht locatie afsluiting en impressie



Bijlage 2: Werking camerahandhaving, randvoorwaarden en technische en juridische eisen

Werking camerahandhaving

Met de inzet van camerahandhaving komt er geen fysieke poller op de locatie. Een camera die staat opgesteld langs de kant van de weg⁹ maakt foto's van de kentekens van voertuigen die de wegafsluiting passeren. Op basis van het gelezen kenteken wordt vervolgens automatisch vastgesteld of het voertuig over een ontheffing beschikt. Beschikt het voertuig over een ontheffing, dan wordt het gelezen kenteken verwijderd¹⁰. Ingeval er geen ontheffing is wordt de foto van het kenteken en het voertuig voor korte duur bewaard¹¹. Deze foto's worden beoordeeld door een BOA (Buitengewoon Opsporingsambtenaar) die een extra controle uitvoert en beoordeeld of er inderdaad sprake is van een overtreding.

Ingeval sprake is van een overtreding bepaalt de BOA op basis van het gemeentelijk beleid of er een waarschuwingsbrief of een boete wordt opgelegd. In een waarschuwingsbrief ontvangt de overtreder informatie over de overtreding en hoe hij in het vervolg een boete kan voorkomen. Als er een boete wordt opgelegd zal de BOA de gegevens doorsturen aan het CJIB voor verdere afhandeling. Het CJIB zorgt ervoor dat de boete wordt geïnd en regelt het proces ten aanzien van eventueel bezwaar en beroep. De inkomsten uit boetes (verkeersovertredingen) zijn niet voor de gemeente.

Hoe werkt een systeem met kentekenherkenning en -handhaving?

1. De camera fotografeert de kentekens van alle voertuigen die de wegafsluiting passeren.
2. Een database vergelijkt deze kentekens met de kentekens van de ontheffinghouders. Zodra een voertuig zonder ontheffing wordt geregistreerd, slaat het systeem het kenteken (versleuteld) op. Deze gegevens worden verstuurd naar het centrale managementsysteem (CMS).
3. De gemeentelijke handhavers controleren de foto's van overtreiders.
4. Als er sprake is van een overtreding wordt de keuze worden gemaakt de overtreder een waarschuwings-/informatiebrief te sturen of een boete op te leggen.
5. De overtreder krijgt deze informatiebrief van de gemeente of een boete van het CJIB thuisgestuurd.

De praktijk leert dat als de verkeersmaatregel logisch is en duidelijk staat aangegeven, er beperkt overtreding worden begaan. Als daarnaast sprake is van camerahandhaving (100%-controle) wordt ongewenst (niet geautoriseerd verkeer) verder beperkt. Camerahandhaving kent dus wel een aantal randvoorwaarde om het tot een succes te maken.

⁹ Waar mogelijk bevestigt aan een bestaande lantaarnpaal.

¹⁰ Uitsluitend (niet privacygevoelige) gegevens worden bewaard voor managementdoeleinden

¹¹ Conform het beleidskader van het parket CVOM een bewaartermijn van maximaal 72 uur.

Randvoorwaarde camerahandhaving

De ervaringen met het toepassen van camerahandhaving in andere steden zijn positief. Wel zijn er enkele randvoorwaarden die camerahandhaving al dan niet succesvol maken. Bij handhaving gaat het om het bereiken van een goede naleving van (verkeers)regels. Als zich te veel overtredingen voordoen doet dat afbreuk aan de het doel van de selectieve toegangscontrole, namelijk het creëren of het behoud van het autoluwe gebied. Voor het bereiken van een goede nalevingstrategie dient de verkeersmaatregel aan onderstaande aandachtspunten te voldoen.

Logische verkeersmaatregel:

De verkeersmaatregel¹² dient voor de weggebruiker logisch te zijn. Een verkeersmaatregel die in de beleving van de weggebruiker niet logisch is, zal slecht worden nageleefd. Dit betekent dat er (onbedoeld) overtredingen zullen plaatsvinden. De verkeersmaatregel zal in het verwachtingspatroon van de automobilist moeten liggen.

Daarnaast is ter hoogte van het afgesloten gebied en/of het voetgangersgebied bij voorkeur een keuzemogelijkheid (of draaimogelijkheid) gecreëerd om de zone in te rijden of niet. Het heeft nadrukkelijk de voorkeur dat de verkeersmaatregel ook is opgenomen in navigatiesystemen, waardoor weggebruikers niet onbedoeld door een voetgangersgebied of geslotenverklaring worden geleid.

Duidelijkheid voor de gebruiker:

Naast het feit dat een verkeersmaatregel logisch moet zijn, is een voorwaarde voor het succes van camerahandhaving dat de maatregel duidelijk is. Een onduidelijke maatregel levert verwarring op en zal slechter worden nageleefd. Een duidelijkheid situatie wordt bereikt door eenvoudige regels, zoals eenduidige venstertijden en eenvoudig ontheffingenbeleid. Maar ook een duidelijke inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan de duidelijkheid en ondersteunt de verkeersmaatregel. Alleen het plaatsen van een verkeersbord blijkt in de praktijk onvoldoende voor een goede naleving van de verkeersmaatregel.

Het Parket CVOM stelt voorwaarden voor wat betreft de inrichting van het voetgangersgebied om te mogen handhaven met camera's. Het voetgangersgebied dient volgens het CVOM¹³ er uit te zien als voetgangersgebied is het verder een voorwaarde dat de wegindeling er volgens het CVOM uit ziet als een voetgangersgebied. Dit betekent het volgende:

- De rijloper mag niet doorlopen in het voetgangersgebied;
- Het voetgangersgebied heeft een wezenlijk andere uitstraling en inrichting dan de omgeving;
- Het voetgangersgebied heeft de uitstraling van een 'shared space karakter', waarbij de bestrating van gevel tot gevel op één niveau is;
- De ingangen van het gebied worden door de inrichting als zodanig herkend.

Bekendheid met handhaving:

¹² Geslotenverklaring, voetgangersgebied, fietspad e.d.

¹³ Tevens een wettelijke vereiste opgenomen in het BABW

Als de weggebruiker op de hoogte is van het feit dat er gehandhaafd wordt, zal men niet snel een overtreding begaan. Dergelijke cameraoplossingen worden steeds vaker voor de handhaving van autoluwe gebieden ingezet. De bekendheid met camerahandhaving betreft nu nog een aandachtspunt, omdat dergelijke handhaafsystemen in Nederland op dit moment nog beperkt¹⁴ worden toegepast.

Bij de entree van het voetgangersgebied of geslotenverklaring zal op de bebording worden aangegeven dat er sprake is van camerahandhaving. Een dergelijk verkeersbord is reeds een Nederlandse standaard. Daarnaast zal de maatregel en het feit dat met camera's gehandhaafd wordt breed bekend moeten worden gemaakt onder het publiek.



Technische en juridische eisen camerahandhaving

Gemeentelijke BOA's kunnen vanuit Domein I handhaven op het negeren van geslotenverklaringen en rijden in voetgangersgebieden. Door de groeiende omvang van de handhavingsproblematiek zijn gemeenten op zoek naar andere, efficiëntere manieren van handhaving. Handhaving door middel van camera's is hiervan een voorbeeld.

Het parket 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 camera's.

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 plan van aanpak op n.a.v. problematiek i.h.k.v. 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 Hoeksche Waard volgt dit traject stapsgewijs om te komen tot camerahandhaving op de Stougjesdijk. Het Plan van Aanpak dat ter besluitvorming wordt aangeboden aan de lokale

¹⁴ In ca. 40 Nederlandse gemeenten wordt camerahandhaving toegepast

driehoek geeft aan op welke wijze wordt voldaan aan de technische en juridische eisen die het OM stelt.

Bijlage 3 Taken en verantwoordelijkheden handhaving

De inzet van camera's is een handhaafoplossing. Dit betekent dat er een belangrijke rol is weggelegd voor de handhavingsorganisatie.

Het CVOM heeft in haar beleidskader¹⁵ opgenomen dat foto van overtreeders eerst door een BOA (Buitengewoon Opsporingsambtenaar) moet worden gecontroleerd, voordat de constatering op de foto als daadwerkelijke overtreding kan worden aangemerkt. De BOA controleert hierbij onder andere of het fotomateriaal voldoende duidelijk is en of het door de software weergegeven kenteken overeenkomt met het kenteken op de foto.

De werkzaamheden van de handhavingsorganisatie zijn daarnaast:

- a. Opstellen algemeen proces-verbaal (eenmalig): Voor de start van de handhaving stelt de handhavingsorganisatie een algemeen proces-verbaal op en biedt dit, samen met het brondocument en de digitale foto-opname, ter goedkeuring aan het CVOM aan. Dit proces-verbaal bevat onder meer achtergrondinformatie over de maatregel, een overzichtskaart met de borden en plaatsing van de camera;
- b. Uitvoeren maandelijkse schouw bebording: De handhavingsorganisatie voert een maandelijkse schouw van de bebording uit¹⁶. Van die maandelijkse schouw wordt proces-verbaal opgemaakt.
- c. Informatieverzoek naar aanleiding van beroepsprocedure: In het kader van beroepsprocedures kan het Parket CVOM de handhavingsorganisatie vragen om aanvullende informatie. Dit kan fotomateriaal betreffen, bewijs van beëdiging van de BOA, de aanwezigheid van bebording, context, etc.

¹⁵ Beleidskader digitale handhaving geslotenverklaringen en voetgangersgebieden, maart 2018

¹⁶ Eis OM: "Indien op de foto's van het camerasysteem de bebording niet zichtbaar is zal een (minimaal) maandelijkse schouw moeten plaatsvinden door een opsporingsambtenaar. Deze legt in een proces-verbaal vast dat de borden juist zijn geplaatst"