

Plan van aanpak

Camerahandhaving geslotenverklaring
Stougjesdijk

Definitief, versie d.d. 17 juni 2022



VERSIE:	0.5
STATUS:	Definitief
DATUM:	17 juni 2022

Wijzigingenblad

Versie	Datum	Reden voor wijziging
0.3	11 februari 2022	Verwerken advies politie in PvA
0.3	4 maart 2022	Ontvangen advies op conceptversie PvA na afstemming met CVOM
0.4	13 april 2022	Opmerkingen CVOM gewijzigd
0.5	17 juni	Enkele aanpassingen naar aanleiding van intern overleg

Distributielijst

Versie	Datum verspreiding	Naar:
0.3	14 februari	Parket CVOM: [REDACTED]
0.5	To do	Lokale driehoek ter besluitvorming

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Situatieschets	4
1.2	Noodzakelijkheid geslotenverklaring en camerahandhaving Stougjesdijk	6
1.3	Beleidskader OM	7
1.4	Invulling randvoorwaarden handhaving geslotenverklaring Stougjesdijk	8
1.5	Beeldmateriaal	10
1.6	Privacy	11
2.	Camerahandhaving geslotenverklaring Stougjesdijk	12
2.1	Verkeersmaatregel en -besluit	12
2.2	Advies politie en standpunt gemeente	12
2.3	Ontheffingverlening	14
2.4	Handhavingsstrategie	14
2.5	Communicatie en bebording	15
2.6	Planning implementatie	16
2.7	Evaluatie bij reconstructie Stougjesdijk	17
3.	Besluit lokale driehoek	17
	Bijlage 1: Locatie overzicht bebording en camera	18
	Bijlage 2: Concept brondocument	20
	Bijlage 3: Fietsnetwerk Hoeksche Waard	21

1. Inleiding

In dit plan van aanpak wordt beschreven hoe de gemeente Hoeksche Waard invulling wil gaan geven aan het handhaven met een camera op de geslotenverklaring voor motorvoertuigen op de [REDACTED]

Dit plan van aanpak voorziet in de door het OM gestelde randvoorwaarden ten aanzien van de handhaving met camera's van geslotenverklaringen. Dit plan is ter advies neergelegd bij het CVOM. Het parket CVOM heeft een goedkeurend advies gegeven. Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden tussen gemeente en politie over het instellen van deze geslotenverklaring en het (voornemen te gaan) handhaven met camera's (zie paragraaf 2.2).

1.1 Situatieschets

De Stougjesdijk in Oud-Beijerland was een gebiedsontsluitingsweg waar dagelijks 12.000 motorvoertuigen per etmaal reden. De aanleg van een nieuwe rondweg (verlegde Stougjesdijk N217) heeft ertoe geleid dat deze weg een andere functie heeft gekregen. De weg maakt onderdeel uit van een belangrijke fietsroute voor middelbare scholieren (zie bijlage 3).

Sinds de nieuwe rondweg N217 is omgeleid ervaren bewoners overlast van sluipverkeer, ook al geldt daar sinds de realisatie van de rondweg een geslotenverklaring. Ondanks de nieuwe rondweg maken dagelijks nog ca. 1.200 motorvoertuigen gebruik van de route via de Stougjesdijk. Dit betreft voornamelijk sluipverkeer die de route gebruikt als kortste route, terwijl dit verkeer gebruik dient te maken van de nieuwe rondweg. De Stougjesdijk in Oud-Beijerland is een erftoegangsweg in het buitengebied. De verkeersintensiteit op deze weg is zodanig hoog dat dit de leefbaarheid in het gebied aantast. Dit komt tot uitdrukking door klachten van aanwonenden.

Besluitvormingstraject

De gemeenteraad heeft eind 2018 besloten op de Stougjesdijk in Oud-Beijerland een verkeersafsluiting te realiseren. In 2020 heeft onderzoek plaatsgevonden hoe deze afsluiting het beste kan worden uitgevoerd en heeft het college het voornemen uitgesproken de verkeersafsluiting te handhaven met een ANPR-camera.

Dit besluit van de gemeenteraad kent een lange voorgeschiedenis:

- De Stougjesdijk is de voormalige provinciale weg N217. Met de opening van de omgelegde Provincialeweg N217 in 2010 is de Stougjesdijk ontlast van het hoge verkeersaanbod.
- Desondanks bleef het verkeersaanbod op de Stougjesdijk aan een (te) hoge kant. In 2010 heeft het college reeds besloten om de Stougjesdijk af te sluiten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Dit besluit is in maart 2011 weer ingetrokken, omdat het beheer en eigendom van de Stougjesdijk nog in handen was van de provincie Zuid-Holland;
- Toen de weg officieel was overgedragen aan de gemeente Oud-Beijerland (oktober 2011), heeft het college in april 2012 besloten om maatregelen uit te voeren waarmee het verkeersaanbod verder kon worden teruggedrongen (geslotenverklaring C12, uitgezonderd bestemmingsverkeer). Bewoners hebben

nadien aangegeven dat zij nog steeds overlast ervaren van doorgaand (sluip)verkeer.

Een uiteenzetting van het proces dat nadien heeft plaatsgevonden is opgenomen in de separaat bijgevoegde notitie 'Verkeer historie Stougjesdijk' d.d. 1 december 2021.



Afbeelding 1: Stougjesdijk en route via N217

Sluipverkeer

Ondanks de realisatie van de nieuwe randweg en het instellen van een geslotenverklaring, uitgezonderd bestemmingsverkeer, rijdt op de Stougjesdijk veel (sluip)verkeer. Op basis van verkeersonderzoek¹ blijkt dat op de Stougjesdijk dagelijks gemiddeld 1.200 motorvoertuigen rijden. Dit betreft veelal sluipverkeer die de route gebruikt als kortste route, terwijl dit verkeer gebruik dient te maken van de nieuwe rondweg.

Op basis van een consultatie van de omgeving en de verkeerstellingen heeft de gemeenteraad eind 2018 besloten op de Stougjesdijk in Oud-Beijerland een verkeersafsluiting te realiseren.



Afbeelding 2: Weergave gemiddelde verkeersintensiteit Stougjesdijk doordeweeks en weekend ter hoogte van Boerenhoeve (noordzijde Stougjesdijk)

¹ Verkeersonderzoek periode 17 februari tot 5 maart 2018, VIA Traffic Controlling

Gewenste situatie

De gemeente heeft de wens om de hoeveelheid verkeer over de Stougjesdijk te minimaliseren en daarmee invulling te geven aan het raadsbesluit van 2018. In 2025 staat een reconstructie van de Stougjesdijk op de planning, waarbij een lagere verkeersintensiteit randvoorwaardelijk is voor de inrichting van een erftoegangsweg en fietsverbinding. Om leefbaarheidsproblemen bij omwonenden te verhelpen heeft de gemeenteraad besloten een permanente (selectieve) afsluiting voor motorvoertuigen te realiseren op de Stougjesdijk. In beperkte mate worden ontheffingen verstrekt aan belanghebbenden, zoals bewoners en bedrijven in de (directe) omgeving.

Uitgezonderd van het doorrijdverbod zijn landbouwvoertuigen. Voor deze voertuigen geldt dat zij de Stougjesdijk passeren voor een bestemming elders en dat het ongewenst is dat zij daarvoor gebruik maken van de alternatieve route via de verlegde Stougjesdijk N217.

1.2 Noodzakelijkheid geslotenverklaring en camerahandhaving Stougjesdijk

Bewoners in de omgeving dringen al enige jaren aan op maatregelen om de verkeersintensiteit op de Stougjesdijk te beperken door het voorkomen van het sluipverkeer. De huidige geslotenverklaring, uitgezonderd bestemmingsverkeer, is enige jaren geleden ingevoerd. Om te zorgen dat de overlast voor aanwonenden vermindert wil gemeente Hoeksche Waard een 'volledige' verkeersafsluiting instellen (geslotenverklaring C12), zonder uitzondering voor het bestemmingsverkeer. Dat maakt de geslotenverklaring handhaafbaar en daarmee wordt het huidige geconstateerde sluipverkeer voorkomen. Met deze volledige geslotenverklaring zullen de leefbaarheidsproblemen als gevolg van sluipverkeer worden verholpen.

Bij het instellen van een dergelijke geslotenverklaring is het voor het bereiken van een goede naleving noodzakelijk dat adequate handhaving wordt ingezet. Voor het vergroten van de pakkans op deze locatie is het niet mogelijk (voldoende) fysieke handhavingscapaciteit vrij te maken. De handhaving vraagt inzet van BOA's, hetgeen gezien het brede takenpakket van de BOA's niet realistisch is. Bovenstaand zorgpunt maakt dat de toekomstige geslotenverklaring zonder aanvullende handhaving niet als toereikend wordt ervaren. Ook vanuit de politie is aangegeven dat structurele handhaving niet mogelijk is, hooguit alleen incidenteel kan worden gehandhaafd.

Het college heeft eind 2020 onderzocht welke uitvoeringsvariant het beste past bij de verkeersafsluiting, waarbij de uitvoering middels een pollersysteem (fysieke afsluiting) en camerahandhaving naast elkaar zijn gezet.

Het college heeft besloten de verkeersafsluiting uit te voeren middels camerahandhaving om de volgende redenen:

- **Geen risico op aanrijdschades:** De Stougjesdijk vormt een belangrijke fietsroute voor scholen. Op een belangrijke fietsroute dienen fysieke obstakels zoveel mogelijk te worden voorkomen, om mogelijke aanrijdingen en daaruit voortvloeiende letselschades te voorkomen.

- **Toegangverlening landbouwverkeer en hulpdiensten:** De gemeenteraad heeft besloten dat landbouwvoertuigen de route via de Stougjesdijk blijven gebruiken. Voor landbouwvoertuigen is de toegang verlening bij een pollersysteem ingewikkeld, omdat geregeld landbouwvoertuigen uit de (wijde) omgeving gebruik maken van de Stougjesdijk. Dit vereist bij een pollersysteem een nagenoeg onmogelijk proces voor het verlenen van toegangspasjes. 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. Met camerahandhaving kunnen alle landbouwvoertuigen gebruik blijven maken van de Stougjesdijk, waarbij (automatisch) op deze voertuigcategorie geen handhaving plaatvind.
- **Afstemming stakeholders:** De afstemming met interne stakeholders heeft opgeleverd dat er een voorkeur bestaat voor het toepassen van camerahandhaving. Afstemming met de brandweer heeft opgeleverd dat zij een nadrukkelijke voorkeur hebben voor het toepassen van camerahandhaving. Hierdoor kan de bereikbaarheid van ieder brandweervoertuig worden gegarandeerd en is de (grootschalige) implementatie van transponders niet nodig.

Gezien het feit dat landbouwvoertuigen uit de omgeving gebruik moeten kunnen blijven maken van de Stougjesdijk, is een systeem voor toegang verlening bij pollers (met behulp van pasjes) een onuitvoerbaar proces. Vandaar dat in dit plan van aanpak wordt beschreven hoe de gemeente Hoeksche Waard camerahandhaving wenst in te zetten voor de digitale handhaving van de geslotenverklaring op de Stougjesdijk. Het OM heeft uitgangspunten en randvoorwaarden opgesteld in haar beleidskader. Deze worden in de onderstaande paragrafen nader toegelicht.

1.3 Beleidskader OM

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 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. In het Beleidskader GVVG zijn de uitgangspunten opgenomen voor de inzet van kenteken camera's t.b.v. handhaving van C- en G-borden.

Het beleidskader GVVG is 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.
- Omdat er sprake is van het nemen van een nieuw verkeersbesluit² vraagt de gemeente aan de politie advies op grond van art. 24 BABW.
- De gemeente zorgt voor afstemming met het parket 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 een (aangepaste) verkeersmaatregel en camerahandhaving op de Stougjesdijk.

1.4 Invulling randvoorwaarden handhaving geslotenverklaring Stougjesdijk

In het beleidskader GVVG zijn technische/juridische randvoorwaarden opgenomen waaraan voldaan moet worden. In deze paragraaf wordt aangegeven op welke wijze voor de handhaving van de geslotenverklaring voor motorvoertuigen aan deze voorwaarden wordt voldaan.

- *De kosten voor aanschaf en beheer worden volledig door de gemeente gedragen.*
De gemeente draagt de volledige kosten voor aanschaf en beheer.
- *Alle overtredingen komen op de overtrederlijst, 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 van gemeente Hoeksche Waard vindt plaats voordat een waarschuwingsbrief wordt verzonden of voordat overtredingen worden doorgestuurd aan het CJIB voor verdere afhandeling. De 'geaccordeerde' overtredingen worden geüpload in de Transactiemodule van het CJIB.

- *In de eerste periode wordt volstaan met een waarschuwingsbrief die door de gemeente aan betrokkenen wordt verzonden en vervolgens wordt in de eerste periode per week maximaal één beschikking per kenteken geregistreerd. De eerste beschikking moet in ieder geval aan betrokkene zijn verzonden voordat de volgende wordt opgelegd. Indien vervolgens blijkt dat sprake is van recidive, kan voor elke volgende overtreding maximaal 1 beschikking per dag worden opgelegd.*

De gemeente hanteert een waarschuwingsperiode van een maand. In deze waarschuwingsperiode ontvangt iedere overtreder een waarschuwingsbrief. Na deze periode van één maand worden waarschuwingsbrieven verzonden aan iedere

² Het huidige verkeersbesluit betreft een geslotenverklaring (C12), uitgezonderd bestemmingsverkeer. Om digitale handhaving mogelijk te maken dient de uitzondering voor bestemmingsverkeer te komen vervallen. Er worden beperkt ontheffingen (op kenteken) verleend aan belanghebbenden.

Handhaving op bord C12.

- *Op de foto's staat het kenteken van het voertuig, de contouren van het voertuig, datum en tijdstip goed zichtbaar, zowel bij dag als bij nacht.*

Er zal gebruikt gemaakt worden van camera's met daglicht lens en een infrarood lens. De infraroodtechniek is om zichtbaarheid op donkere momenten te kunnen garanderen.

- *De gemeente zorgt ervoor dat de overtreder de overtredingsfoto bij de gemeente kan opvragen.*

Eis aan de leverancier: de leverancier zal op voorhand moeten aantonen dat zij deze functionaliteit kan bieden. De gemeente regelt met de leverancier dit proces.

- *De opsporingsinstantie moet de digitale opnames gedurende een periode van 5 jaar bewaren.*

De leverancier wordt verplicht de instellingen zodanig te kiezen dat digitale opnames door de gemeente (opsporingsinstantie) voor een periode van 5 jaar bewaard blijven.

Bovenstaande eisen vormen onderdeel van de overeenkomst van de leverancier de handhaafoplossing met camera's. Voor de daadwerkelijke oplevering en livegang van het camerasysteem zal een SAT (Site Acceptance Test) plaatsvinden. Hierdoor ontstaat zekerheid dat aan bovenstaande vereisten daadwerkelijk kan worden voldaan en dat het systeem op goedkeuring van het CVOM kan rekenen. Het Parket CVOM ontvangt voor de start van de handhaving ter goedkeuring het algemeen Proces-Verbaal, de verkregen digitale foto-opnamen en het brondocument. Een concept brondocument is reeds bijgevoegd in **bijlage 2**.

1.5 Beeldmateriaal

Vereisten foto en foto-opschrift

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

- Op de foto zijn het kenteken van het voertuig en de contouren van het voertuig goed zichtbaar zijn. Voorbeelden van fotomateriaal worden ter goedkeuring aan het CVOM voorgelegd.
- Op de foto is zichtbaar dat het voertuig het bord, in casu C12, gepasseerd is. De aanwezigheid van de juiste bebording wordt onderbouwd aan de hand van de schouwgegevens. De schouw vindt maandelijks plaats. Indien bebording ontbreekt wordt het CVOM direct op de hoogte gesteld. Het schouw PV wordt maandelijks opgestuurd aan het CVOM via 

Daarnaast wordt op de afbeelding met de overtreding een tekstvak worden geplaatst waarin de onderstaande teksten duidelijk leesbaar en chronologisch moeten worden geplaatst:

- Een voor de betreffende camera in combinatie met de locatie uniek foto ID-nummer
- Datum en tijdstip overtreding conform de in Nederland gebruikelijke datumaanduiding, namelijk dag-maand-jaar en vervolgens het tijdstip volgens 24

uurssysteem aangeduid in seconden.

- Locatie van overtreding volgend BPS-systeem en rijrichting voertuig.
- Kenteken en land herkomst voertuig.
- Feitcodevermelding van soort overtreding, in casu R559.

Bovenstaande wordt in het PvE als eisen aan de leverancier opgenomen.



Afbeelding: Voorbeeld opschrift digitale opname overtreding

1.6 Privacy

Aan alle geldende privacywetgeving zal worden voldaan op basis van de AVG⁵. Het OM eist onder andere in haar beleidsregel dat camerabeelden van passages die niet leiden tot een beschikking of waarschuwing binnen maximaal 72 uur worden verwijderd uit het systeem. Zaakgegevens van overtreiders dienen wettelijk wel bewaard te worden, i.c. voor de duur van 5 jaar.

Een belangrijk deel van de maatregelen voor de gegevensbescherming zal de verantwoordelijkheid worden van de leverancier van de handhaafoplossing. De aanpak en eisen die door de gemeente worden gesteld in het kader van het waarborgen van de privacy worden aangeleverd door de gemeente.

De Functionaris Gegevensbescherming en CISO van de gemeente Hoeksche Waard is betrokken in het project wat betreft de privacy en gegevensbescherming in relatie tot de camerahandhaving op deze locatie.

⁵ Algemene Verordening Gegevensbescherming die per 25 mei 2018 van toepassing is.

2. Camerahandhaving geslotenverklaring Stougjesdijk

2.1 Verkeersmaatregel en -besluit

Op de Stougjesdijk is een geslotenverklaring ingesteld voor motorvoertuigen (C12), uitgezonderd bestemmingsverkeer. Bestemmingsverkeer is in de praktijk lastig te handhaven. Om het doorgaande verkeer via de Stougjesdijk te ontmoedigen en om de camerahandhaving mogelijk te maken wordt een nieuw verkeersbesluit voorbereid.

Het nieuwe verkeersbesluit betreft een geslotenverklaring voor motorvoertuigen (verkeersbord C12) op de locatie zoals opgenomen in bijlage 1. Uitgezonderd van de geslotenverklaring zijn landbouwvoertuigen en brommobielen. Zij kunnen dus gebruik maken van de Stougjesdijk, omdat zij geen gebruik kunnen maken van de alternatieve route via de omgelegde Provincialeweg N217. De algemene uitzondering voor bestemmingsverkeer komt te vervallen.

De geslotenverklaring heeft tot doel om de verkeersintensiteit duurzaam op een aanvaardbaar niveau te brengen door sluipverkeer te weren, en dient daarmee de leefbaarheid voor aanwonenden van de Stougjesdijk.

2.2 Advies politie en standpunt gemeente

Op 7 september 2021 heeft afstemming plaatsgevonden met de politie over het instellen van de geslotenverklaring op de Stougjesdijk. De politie heeft tijdens dit overleg de volgende kanttekeningen geplaatst en suggesties gedaan ten aanzien van het verkeersbesluit (én bijbehorende inrichtingstekening):

- Een leefbaarheid- of verkeersveiligheidsknelpunt op de Stougjesdijk is bij de politie onbekend. Er zijn geen politiemutaties beschikbaar. De politie heeft het verzoek gedaan de noodzaak van de geslotenverklaring nader te onderbouwen.
- De geconstateerde verkeersintensiteit op de Stougjesdijk is niet dusdanig dat dit op basis van een beoordeling van verkeerswetgeving⁶ voldoende aanleiding geeft om op deze weg een geslotenverklaring in te stellen.
- De politie heeft in overleg aangegeven dat, ondanks de geplaatste kanttekeningen bij de verkeersmaatregel (nut/noodzaak, proportionaliteit), de ANPR-handhaving vooral een gemeentelijke aangelegenheid betreft.
- Wat betreft de uitvoering van de geslotenverklaring heeft de politie de suggestie gedaan om de aanwezige voetgangersoversteekplaats weg te halen omwille van de duidelijkheid. Deze suggestie hebben wij overgenomen in het definitieve inrichtingsvoorstel (zie bijlage 1).

Het aanpaste verkeersbesluit is op 26 januari 2022 gedeeld met de politie voor een advies. De politie adviseert negatief over de te nemen verkeersmaatregel op basis van het verkeersbesluit om de volgende redenen:

⁶ Art 2. WvW, lid 1 'het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer'.

- De geconstateerde verkeersintensiteit op de Stougjesdijk is dermate laag, dat dit het instellen van een volledige geslotenverklaring niet legitimeert.
- Zowel verkeerskundig alsmede op grond van oude en recente politiegegevens zijn er vanuit politiezijde geen mogelijkheden voor positief advies ten aanzien van de verkeersmaatregel en de daaraan gekoppelde handhaving middels een ANPR-camera. De noodzaak voor het instellen van de geslotenverklaring ontbreekt.

De gemeente acht de verkeersmaatregel noodzakelijk om de volgende redenen:

- Op 15 mei 2012 heeft de gemeente een geslotenverklaring ingesteld op de Stougjesdijk, uitgezonderd het bestemmings- en langbouwverkeer, om het sluipverkeer te voorkomen. Deze maatregel heeft onvoldoende effect gesorteerd. Ondanks de geslotenverklaring blijft er sprake van sluipverkeer en klachten van aanwonenden.
- De bestaande verkeersmaatregel met een uitzondering voor het bestemmingsverkeer is in de praktijk door onze gemeentelijke BOA's niet handhaafbaar. De gemeente heeft echter een beginselplicht tot handhaving.
- Op basis van klachten van aanwonenden heeft de gemeente in 2018 een participatietraject met de omgeving doorlopen. Op basis van dit participatietraject heeft de gemeenteraad (destijds gemeente Oud-Beijerland) op 30 augustus 2018 besloten de Stougjesdijk af te sluiten voor doorgaand verkeer.
- Na de besluitvorming door de gemeente is in de jaren 2019 tot heden veelvuldig contact geweest met (vertegenwoordigers) van bewoners over de voortgang en uitvoering van het raadsbesluit. De bewonersvertegenwoordiging wenst een zo spoedig mogelijke afsluiting van de Stougjesdijk.

Het besluitvormingsproces door de gemeenteraad, het doorlopen participatietraject met aanwonenden en de handhaafbaarheid van de huidige geslotenverklaring zijn voor de gemeente doorslaggevend om de geslotenverklaring in te voeren en het negatief advies van de politie ter kennisgeving aan te nemen.

Bij het invoeren van de geslotenverklaring is nader onderzoek gedaan hoe deze maatregel kan worden gehandhaafd (zie paragraaf 1.2 van dit Plan van Aanpak). Hieruit blijkt dat:

- Het plaatsen van een fysieke afsluiting (pollerinstallatie) in de praktijk onuitvoerbaar is;
- Op basis van de huidige ervaringen het plaatsen van bebording tot onvoldoende naleving van de geslotenverklaring leidt;
- Het creëren van voldoende pakkans door de inzet van BOA's ter plaatse gezien het takenpakket van de BOA's onrealistisch is.

De handhaving van deze geslotenverklaring serieus uitvoeren (lees: voldoende pakkans creëren) is alleen mogelijk met een ANPR-handhaafoplossing als (technische) ondersteuning van de BOA's.

2.3 Ontheffingverlening

Bij het instellen van de geslotenverklaring blijven alle adressen aan de Stougjesdijk en de Papeweg te allen tijde bereikbaar. Motorvoertuigen dienen in voorkomende gevallen slechts enkele minuten om te rijden.

Vanwege het belang van bewoners en bedrijven in de directe omgeving van de geslotenverklaring wordt een ontheffingregeling vastgesteld om bestemmingsverkeer (met een herkomst of bestemming rondom deze weg) zo min mogelijk te beperken. De ontheffingregeling voor de Stougjesdijk is opgenomen in het verkeersbesluit. Het betreft ontheffingregeling voor het gebruik van de Stougjesdijk (lees: ontheffing geslotenverklaring) voor aanwonenden en bedrijven. Bezoekers dienen te allen tijde te rijden via de omgelegde Provincialeweg N217 en komen niet in aanmerking voor ontheffing. De gemeente organiseert het aanvraagproces van de ontheffingen.

Daarnaast zijn er organisaties die beschikken over een landelijke ontheffing van het RVV. Voor wat betreft houders van een landelijke RVV-ontheffing opent de gemeente een kanaal waarbij de ontheffinghouder die gebruik wenst te maken van de geslotenverklaring zijn kenteken bij de gemeente kan opgeven. Voorwaarde hierbij is dat men kan aantonen dat men over de landelijke ontheffing beschikt.

2.4 Handhavingsstrategie

Om het aantal beroepsprocedures te minimaliseren is het van belang dat er afspraken worden gemaakt dat er bij enige twijfel niet beboet wordt. Bij de beoordeling van de camerabeelden wordt door de BOA coultance betracht bij het doorzetten van de overtreding naar het CJIB. Daarnaast worden in de opstartfase extra coultance maatregelen getroffen. De hoofdlijn van de nader uit te werken coultance afspraken is als volgt.

Eenmalige coultance in opstartfase

In de eerste maand (de gewenningsperiode) ontvangen overtreders een waarschuwingsbrief van de gemeente. In deze brief is naast de informatie over de overtreding, ook informatie opgenomen hoe in het vervolg een beschikking te voorkomen.

Standaard coultance vooraf

- Omdat er op de Stougjesdijk een andere verkeersmaatregel zal gelden, zal in ieder geval in het eerste jaar iedere ‘eerste overtreding’ worden afgedaan met een waarschuwingsbrief. Recidive overtreders ontvangen wel een boete.
- Om vergissingen door onduidelijkheid en daardoor bezwaarprocedures te voorkomen wordt er niet gesanctioneerd als er enige twijfel bij de BOA aanwezig is. Dit is bijvoorbeeld het geval als het kenteken van het voertuig niet goed leesbaar is.
- Er wordt bij het verzenden van de eerste waarschuwing aan overtreders gebruik gemaakt van een zogenaamde ‘sanctioneringstijd’ van 7 dagen. Daarmee ontstaat er zekerheid dat een overtreder pas een boete ontvangt als de waarschuwingsbrief is ontvangen. De overtreder moet immers de gelegenheid krijgen om zijn gedrag aan te passen. Op deze wijze wordt voorkomen dat er een stapeling van sancties ontstaat.

CJIB

De gemeente maakt reeds gebruik van de Transactiemodule van het CJIB voor het aanleveren van de overtredingen en stemt af onder welke voorwaarden de verwerking kan plaatsvinden (eisen aan bijvoorbeeld de interfaces, het datatransport en de databeveiliging). Om uitval en overbelasting in de strafrechtketen te voorkomen worden vooraf de foto's ter goedkeuring voorgelegd aan het CVOM. Er wordt pas gestart met handhaven als het CVOM akkoord is en het (CV)OM en CJIB geïnformeerd zijn over de daadwerkelijke start. De foto's zullen zo met zekerheid voldoen aan de gestelde vereisten van de foto en het foto-opschrift.

Camera

Er wordt één camera geplaatst ter hoogte van de geslotenverklaring. De camera registreert hierdoor kentekens van de passerende motorvoertuigen in beide rijrichtingen, aan zowel de voor- als de achterzijde. Er wordt geen beschikking opgelegd op basis van het kenteken van een aanhangwagen/oplegger met eigen kenteken. Hierdoor wordt voorkomen dat er aan één voertuigcombinatie twee beschikkingen in kort tijdsbestek worden opgelegd. Tevens wordt hierdoor voorkomen dat de situatie ontstaat dat een beschikking wordt opgelegd aan een ontheffinghouder, omdat de ontheffing wordt verleend aan het trekkend motorvoertuig.

Omdat er met één camera zal worden gehandhaafd is het niet mogelijk om de bebording aan beide zijden van de geslotenverklaring op foto vast te leggen.

Omdat de combinatie van voertuig en bord niet zichtbaar is op de foto voert de gemeente een maandelijks bordenschouw uit, waarbij de aanwezigheid en correcte plaatsing van de borden maandelijks door een BOA wordt vastgelegd in een zogenoemd 'schouw proces-verbaal'.

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

Algemeen proces-verbaal

Voor start handhaving stelt de gemeente een algemeen proces-verbaal op. Dit proces-verbaal zal onder meer achtergrondinformatie bevatten over de geslotenverklaring en totstandkoming van de digitale handhaving. Een overzichtskaart met de locaties van borden en camera's zal onderdeel uitmaken van dit proces-verbaal. Daarnaast worden de ingezette communicatiemiddelen beschreven die zijn gebruikt om de digitale handhaving bekend te maken. Dit proces-verbaal wordt gelijktijdig met de digitale foto-opnamen en het bronbestand ter goedkeuring voorgelegd aan het CVOM.

2.5 Communicatie en bebording

Communicatie

Voor het geven van bekendheid aan deze nieuwe verkeersmaatregel en de wijze van handhaven met camera's wordt een communicatieplan uitgewerkt. Naast infrastructurele maatregelen (bebording/wegmarkering) is er aandacht voor het geven van bekendheid aan deze nieuwe spitsafsluiting en de controle met een camera. Daarin kunnen onder andere de

volgende maatregelen worden opgenomen:

- Communicatie op website over de geslotenverklaring en camerahandhaving (doel van de afsluiting, alternatieve routes, etc.);
- Gerichte informatievoorziening naar direct belanghebbenden (bewoners en bedrijven). Zij ontvangen informatie over de aanvraag van een eventuele ontheffing voor de geslotenverklaring.
- Gerichte communicatie naar bestuurders die met hun motorvoertuig (zonder ontheffing) de geslotenverklaring passeren door het verzenden van waarschuwingsbrieven;
- Inzet van sociale media om bekendheid te geven aan de geslotenverklaring;
- Inzet lokale media om bekendheid te geven aan de geslotenverklaring. Daarbij tevens aandacht voor de informatievoorziening richting buurgemeenten Tynaarlo en Assen.
- Persberichten naar aanleiding van de publicatie van het verkeersbesluit en het instellen van camerahandhaving.

Bebording en markering

Een belangrijk aandachtspunt is dat moet worden voorkomen dat voertuigen zonder dat het de bedoeling was door de geslotenverklaring rijden en daarmee 'onbedoeld' een boete ontvangen.

Dit leidt niet alleen tot een mogelijke (onbedoelde) druk op de strafrechter, ook bij bezoekers ontstaat irritatie als zij worden geconfronteerd met boetes zonder te weten dat ze een overtreding begaan hebben. Duidelijke eenduidige bebording en daaraan gekoppelde inrichting van de weg dragen bij om de duidelijkheid van de afsluiting op straat te vergroten.

- De geslotenverklaring wordt aan beide zijden voorzien van bebording (C12), duidelijk zichtbaar in bordenportalen, zoals opgenomen in **bijlage 1**.
- Op het bordenportaal wordt aangegeven dat de controle plaatsvindt met camera's.
- Op onderborden is vermeld dat de geslotenverklaring niet geldt voor landbouwvoertuigen en brommobielen;
- Op de toeleidende wegen komen duidelijke vooraankondigingen (ter hoogte van de Beneden Oostdijk en verlegde Stougjesdijk N217).
- Aanvullende markering op het wegdek benadrukt (de status van) de geslotenverklaring.

2.6 Planning implementatie

De planning is erop gericht om in de loop van 2022 de camerahandhaving op de Stougjesdijk operationeel te hebben. De planning ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

- Publicatie verkeersbesluit: juni/juli 2022
- Goedkeuring Plan van Aanpak lokale driehoek: juni/juli 2022
- Implementatie camerahandhaving: Q3 2022
- Start waarschuwingsperiode camerahandhaving: Q4 2022
- Aanleveren algemeen Proces-Verbaal, digitale foto-opnamen en bronbestand ter

goedkeuring aan Parket CVOM: Eerste week na start waarschuwingsperiode

- Start beboeting recidive overtreeders: Een maand na ingang waarschuwingsperiode

2.7 Evaluatie bij reconstructie Stougjesdijk

De verkeersmaatregel en bijbehorende camerahandhaving wordt op basis van de planning in het 4^e kwartaal van 2022 ingesteld.

In 2025 staat een volledige reconstructie van de Stougjesdijk op de planning, waarbij de dijk wordt ingericht als erftoegangsweg met aandacht voor de belangrijke fietsroute. In de voorbereiding van deze reconstructie vindt een evaluatie plaats naar de ingestelde geslotenverklaring en de camerahandhaving. In deze evaluatie wordt bepaald hoe de maatregel in combinatie met de camerahandhaving op deze locatie verloopt. Tevens wordt in de evaluatie beoordeeld hoe de gebruikers (lees omwonenden met ontheffing) en de interne handhavingsorganisatie dit handhavingsmiddel beoordelen.

Dit betekent dat de geslotenverklaring en camerahandhaving in ieder geval tot aan het moment van de reconstructie wordt ingesteld en in de evaluatie wordt bepaald in hoeverre de geslotenverklaring met bijbehorende handhaving past binnen de toekomstige nieuwe inrichting van de Stougjesdijk.

3. Besluit lokale driehoek

Dit plan van aanpak wordt ter goedkeuring aan de lokale driehoek aangeboden.

Gevraagd besluit:

Goedkeuring van dit plan van aanpak voor het invoeren van handhaving met behulp van een kentekencamera op de geslotenverklaring Stougjesdijk.

Bijlage 1: Locatie overzicht bebording en camera

In deze bijlage is een overzicht opgenomen van de bebording en locatie van de camera.

Afbeelding: Bordenportaal ter hoogte van de geslotenverklaring (links) en locatie camerapositie en bebording ter hoogte van de geslotenverklaring (rechts).



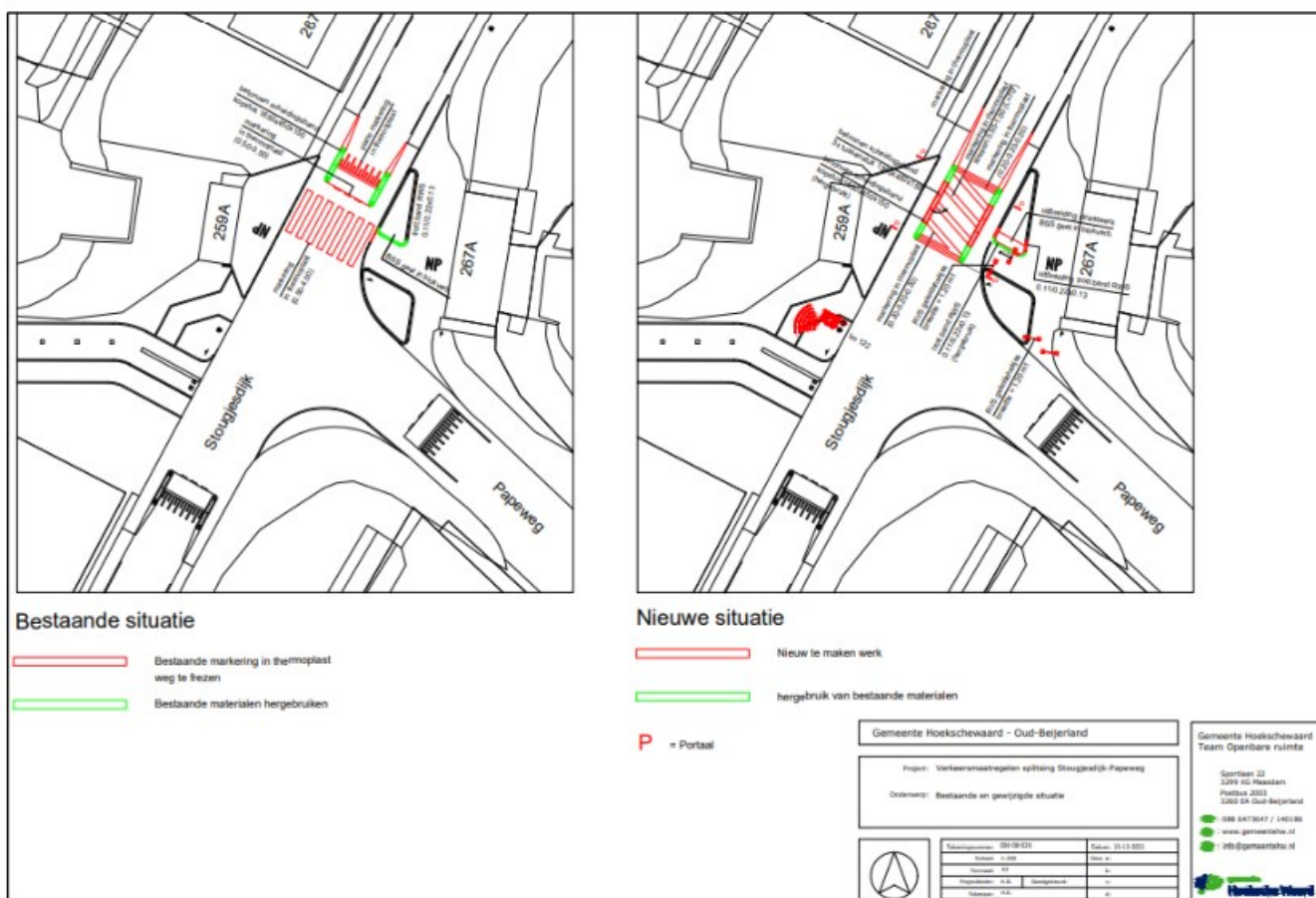
Afbeelding: Situatieschets en locatie camera (NB: De op de foto aanwezig voetgangersoversteekplaats zal worden weggehaald)



Afbeelding: Locaties vooraankondigingen



Afbeelding: Technische tekening infrastructurele aanpassingen (links: Huidige situatie, rechts: Toekomstige situatie)



Bijlage 2: Concept brondocument

Gemeente Hoeksche Waard - Aankondiging van beschikking

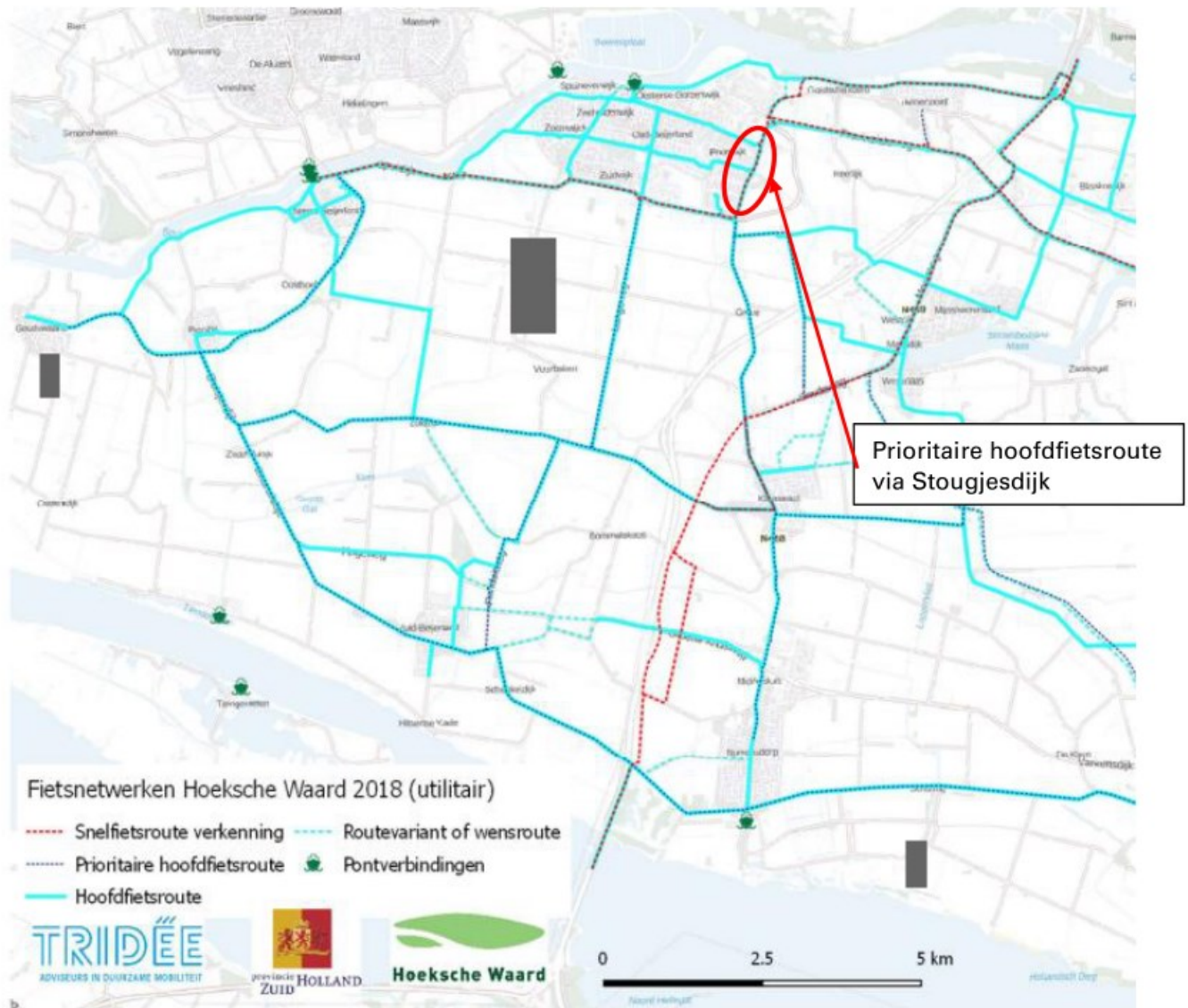
Datum:	dag	maand	jaar	tijdstip
	03	08	2021	08:52
Locatie:	[REDACTED]			
Ter hoogte van:	[REDACTED]			
Soort voertuig:	Personenauto			
Land:	NL			
Kenteken:	[REDACTED]			
Merk/type:	[REDACTED]			
Kleur:	Blauw			
Indicatieve snelheid:	46 km p/u			

Ik, ambtenaar, zag/hoorde dat op genoemde datum, tijdstip en plaats met het omschreven voertuig de volgende gedraging/overtreding werd verricht:

Categorie:	1
Feitcode:	R559
Omschrijving:	Als bestuurder van een motorvoertuig een weg gebruiken in strijd met bord C12 (geslotenverklaring voor motorvoertuigen)
Toelichting:	De overtreding is geautomatiseerd geconstateerd en op een digitale foto vastgelegd door een camera die na het bord C12 is geplaatst. Deze geslotenverklaring is onder meer ingesteld om de leefbaarheid in de omgeving te vergroten. Onder het bord is een onderbord geplaatst met de tekst "uitgezonderd landbouwvoertuigen en brommobielen". Voor dit voertuig was ten tijde van de overtreding geen ontheffing afgegeven. De camera heeft vastgelegd dat het voornoemde voertuig kwam uit [A. Zuidelijke richting van de N217 en reed in noordelijke richting naar de Beneden Oostdijk] of [B Noordelijke richting van de Beneden Oostdijk en reed in zuidelijk richting naar de N217]. De camera heeft vastgelegd dat het betrokken voertuig het voor hem bedoelde bord C12 negeerde en de geslotenverklaring in reed. De foto is genomen na het passeren van het bord C12 RVV 1990. De juiste plaatsing van verkeersborden wordt maandelijks geschouwd. De wegbeheerder heeft geen melding van enige wijziging of bijzonderheid gedaan inzake de bebording waardoor deze deugdelijk aanwezig was op het moment van overtreding. De omschreven gedraging is door mij verbalisant waargenomen aan de hand van digitale opnamen, vastgelegd door de camera installatie die is geplaatst op de Stougjesdijk tussen huisnummer 259 en 267. Derhalve is betrokkene niet staande gehouden. Cautie is niet genoteerd.
Schikkingsbedrag:	€ 95,-

Verklaring verbalisant:	De omschreven gedraging is door mij verbalisant waargenomen aan de hand van fotografische opnamen, vastgelegd door de camera installatie. Derhalve is betrokkene niet staande gehouden.
Opgemaakt op ambtsbelofte te Hoeksche Waard op 03-08-2020	
Dienstnummer:	[REDACTED]
Handtekening:	[REDACTED]

Bijlage 3: Fietsnetwerk Hoeksche Waard



Memo

Aan [REDACTED]
Van BBOR - Team Verkeer
Onderwerp Historie verkeer Stougjesdijk
Datum 1 december 2021
Zaaknummer - Z-18.27352

Chronologie voortgang verkeerssituatie Stougjesdijk

De aanleg van de omgelegde Stougjesdijk door de provincie ZH in 2010 is het gevolg op 12 jaar communicatie met het Actie comité "Stougjesdijk Veiliger" (de heren [REDACTED] en [REDACTED]). Anderhalf jaar later, okt. 2011, werd de Stougjesdijk overgedragen aan de gemeente Oud-Beijerland. Na afsluiting van de Stougjesdijk voor doorgaand verkeer dmv bebording bedraagt het aantal voertuigbewegingen in 2012 circa 1200 per etmaal. Ondanks de afsluiting blijft er sprake van sluipverkeer met daarbij gepaard gaand ongewenst verkeers- / snelheidsgedrag.

- De voortdurende klachten van bewoners heeft er uiteindelijk in geresulteerd dat in maart 2018 een bewonersavond is gehouden. Op deze avond ging de gemeente Oud-Beijerland (wethouder Van [REDACTED]) in gesprek met de bewoners Stougjesdijk (gedeelte Greup - Kwakscheweg).
- Met circa 30 bewoners van de Stougjesdijk is op die speciale bewonersavond in de Willem van Oranje geïnventariseerd welke knelpunten bewoners ervaren en is discussie gevoerd welke verbeterkansen er bestaan om de verkeerssituatie Stougjesdijk structureel te verbeteren
- Verslag zie **bijlage 1**

Daarna is ook een klankbordgroep opgericht en is er een speciale website open gesteld:

[REDACTED]

Mede naar aanleiding van de discussie uit maart 2018 is er een draagvlak peiling uitgevoerd over de mogelijke verkeersmaatregelen voor het resultaat **zie bijlage 2**,
Samenvattend was de uitkomst:

- 67,4% van de bewoners / direct belanghebbenden zijn voor het afsluiten van de Stougjesdijk voor doorgaand verkeer dmv een zgn. "knip". 32,6% is geen voorstander.
- 72,4% is voorstander van de locatie aansluiting Papeweg voor de verkeersmaatregel. 24,1% ziet thv de aansluiting Lidl als meest geschikt.
- Uit metingen in 2020 blijkt dat de V85 tussen de 50 en 55km/uur ligt (**zie bijlage 3**) . Dit in combinatie van de belangrijke school-thuisroute voor leerlingen uit het voortgezet onderwijs, recreatieve fietsers en het wonen van gezinnen met jonge kinderen leidt dit tot aanhoudende klachten over de verkeersveiligheid en de leefbaarheid voor weggebruikers en omwonenden.



Raadsvoorstel, Raadsbesluit, Collegebesluit en Proces Draagvlakpeiling aug. 2018 (zie bijlage 4)

- Het college van de gemeente OBL heeft op 30 augustus 2018 besloten de Stougjesdijk af te sluiten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer thv de Papeweg en het kruispunt Stougjesdijk / Ben. Oostdijk te reconstrueren.
- De gemeenteraad van OBL heeft daartoe besloten op 11 september 2018.

Overdrachtsdocument Realisatie dynamische wegafsluiting Stougjesdijk nov. 2018 (zie bijlage 5)

Intern overdrachtsdocument Gemeente OBL tbv overgang naar gemeente HW.

Huidige, recente communicatie

In de periode 2019 – 2021 zoeken vertegenwoordigers van de bewoners Stougjesdijk (met name mevr. [REDACTED] dhr [REDACTED] mevr [REDACTED] en [REDACTED]) regelmatig contact (per email / telefonisch) met de gemeente HW over de voortgang/uitvoering van het besluit tot instellen van de zgn. "knip".

In 2020 en 2021 houdt de gemeente HW de bewoners Stougjesdijk en Papeweg per bewonersbrief op de hoogte van de voortgang van het project realisatie afsluiten Stougjesdijk voor doorgaand verkeer.

Het afsluiten dmv het plaatsen van een cameraopstelling wordt in het vooruitzicht gesteld en verkeer nu eind 2021 / begin 2022 in de eindfase om gerealiseerd te worden.

Op maandagavond 26 maart 2018 bezochten circa 30 belangstellenden de bewonersavond op de CSG Willem van Oranje, waar is geïnventariseerd welke knelpunten worden ervaren en wat de verbeterkansen zijn voor verkeersmaatregelen op de Stougjesdijk en het kruispunt Stougjesdijk – Beneden Oostdijk. Dit moet resulteren in een ontwerp met verkeersmaatregelen op de Stougjesdijk en het kruispunt met de Beneden Oostdijk dat door alle belanghebbenden gedragen wordt.

Overleg en samenspraak

Tijdens de avond hebben de bewoners in drie groepjes gediscussieerd over de knelpunten. Ook zijn oplossingen aangedragen die vervolgens aan de rest van de groep zijn gedeeld. Een aantal bewoners heeft zich opgegeven voor de klankbordgroep. Met deze groep zal het voorlopig ontwerp worden besproken. Andere bewoners worden uiteraard ook op de hoogte gehouden via de mail, per brief en/of via de website.

Informatie

De gemaakte opmerkingen en reacties die tijdens en na de bewonersavond zijn ontvangen, zijn te vinden op de projectwebsite: www.oud-beijerland.nl/stougjesdijk. Daar is ook andere informatie te vinden over het project.

Hoe verder?

Alle reacties worden bekeken en, voor zover dit nog niet is gebeurd, beantwoord. Ze worden gebruikt bij het opstellen van een voorlopig ontwerp.

Planning**1^e helft 2018**

- Voorlopig ontwerp – terugkoppeling aan klankbordgroep

2^e helft 2018

- Definitief ontwerp – terugkoppeling via inloopbijeenkomst
- Technische uitwerking, aanbesteding en start uitvoering

Algemene opmerkingen

Nr.	Reactie	Antwoord
1	In 2001 hebben we zo'n bijeenkomst ook gehad en er is toen niets uitgekomen. Alleen een bordje dat het landbouwverkeer maximaal 25 km/uur mag rijden. Tien jaar geleden zijn ook voorstellen gedaan. Wat is de kans dat er nu wel naar ons geluisterd wordt?	Wij hebben u uitgenodigd om ons te vertellen wat er bij u leeft op het gebied van verkeer. We hebben budget voor verkeersmaatregelen op de  het kruispunt met de Beneden Oostdijk (opgenomen in de Verkeersagenda 2017-2019 en de Strategische Agenda).
2	Verschillende reacties zijn ingebracht: "De hele dijk is een probleem als ik er wandel met de honden" en "Ik woon er al 39 jaar en ervaar geen problemen"	Deze inbreng wordt meegenomen.
3	De planning duurt lang.	Er is een ruime planning aangehouden. We geven liever aan dat het nu iets langer gaat duren, dan dat we straks moeten aangeven dat er meer tijd nodig is. Tijdens de avond is aangegeven dat er dit jaar een beslissing wordt genomen.
4	Er is in februari en maart van dit jaar geteld op de Stougjesdijk. Waar kan ik de resultaten vinden?	De resultaten van de verkeerstellingen zijn te vinden onder het kopje 'downloads' op de projectwebsite www.oud-beijerland.nl/stougjesdijk .
5	In 2020 hebben we een nieuwe gemeente. Hoe ligt vast wat er nu besloten wordt?	De wethouder geeft aan dat de herinrichting van de straat (na 2020) onderdeel is van de reguliere onderhoudsplanning. Besluiten daarover worden door de nieuwe gemeente genomen. Wat nu speelt zijn de verkeersmaatregelen die voor 2018 gepland staan. Daarover wil de gemeente  dit jaar nog een besluit nemen.
6	Waarom is de politie niet uitgenodigd?	We vinden het belangrijk eerst met de bewoners te overleggen. Andere belanghebbenden, bijvoorbeeld de hulpdiensten, worden later betrokken. Landbouwverkeer sluit aan in de klankbordgroep.

Verkeersontsluiting

Nr.	Reactie	Antwoord
7	Blijft de Stougjesdijk na 2020 autoluw?	Er zijn geen plannen om de Stougjesdijk na 2020 <i>niet</i> autoluw te maken. Wel wordt nagedacht over medegebruik van de Stougjesdijk door het openbaar vervoer.
8	Graag vastleggen dat de toekomstige woonwijk Stougjesdijk-Oost niet via de Stougjesdijk wordt ontsloten.	Het is niet de bedoeling om het autoverkeer van Stougjesdijk-Oost via de Stougjesdijk te ontsluiten.
9	Bij de overdracht van de weg in 2010 naar de gemeente is een erfontsluitingsweg beloofd voor lokaal verkeer. In de beantwoording van de Nota van Zienswijzen voor de Stougjeshof is aangegeven dat de weg 5.000-6.000 voertuigen mag hebben.	Aangegeven is dat de weg is ingericht op 5.000-6.000 voertuigen per etmaal. Dat betekent niet dat deze voertuigen ook gewenst zijn op de weg.

Verkeersmaatregelen

Nr.	Reactie	Antwoord
10	Welke verkeersmaatregelen worden er getroffen?	Dat is nog niet bekend. Daarover zijn wij met u in gesprek. Tijdens de bewonersavond geven alle drie groepen de voorkeur aan een 'knip' in de straat ter hoogte van de Papeweg. Inwoners van het noordelijk deel van de Stougjesdijk en de bedrijven aan de Papeweg zijn dan te bereiken via het kruispunt met de Beneden Oostdijk. Inwoners van het zuidelijk deel van de Stougjesdijk zijn te bereiken via de rotonde bij de Agrimarkt. Eén van de groepen doet de suggestie om te onderzoeken of er, als alternatief voor een knip bij de Papeweg, een soort sluis gecreëerd kan worden ter hoogte van het fietspad bij de Agrimarkt. De genoemde opmerkingen worden meegenomen bij het opstellen van een voorlopig ontwerp.
11	Kan de 'knip' dan ook in 2018 plaatsvinden?	Ja, dat kan. Zie ook <u>reactie 3</u> .
12	Welke maatregelen worden er getroffen op het kruispunt Stougjesdijk – Beneden Oostdijk.	Dat is nog niet bekend. De gemeente heeft een eerste voorstel getekend. Dit gaat uit van het opheffen van het oostelijke fietspad. Ten westen van het kruispunt kan dan een tweerichtingenfietspad worden gerealiseerd. De bewoners die bij de bewonersavond aanwezig zijn zien geen bezwaar in het opheffen van het oostelijke fietspad. Als alternatief wordt een rotonde als oplossing gezien, al wordt verwacht dat deze te duur

		is. Wel wordt een plateau gezien als een eenvoudige snelheidsremmende maatregel op het kruispunt.
13	Waarom wordt er niet gehandhaafd op niet-bestemmingsverkeer?	Iedereen is bestemmingsverkeer, ook als hij of zij dat zelf vindt. Daarom is bestemmings-verkeer juridisch niet handhaafbaar.
14	Is de planning van het kruispunt hetzelfde als voor de andere verkeersmaatregelen?	Ja, de planning van het kruispunt Stougjesdijk – Beneden Oostdijk is hetzelfde als de maatregelen voor de Stougjesdijk. Deze staat op de website www.oud-beijerland.nl/stougjesdijk
15	Gaat u het wegdek ook aanpakken bij een knip?	Het wegdek wordt aangepakt bij een herinrichting van de straat na 2020. Uitzondering zijn regulier onderhoud aan de weg en eventuele aanpassingen ten behoeve van een verkeersmaatregel.
16	Er wordt aandacht gevraagd voor veilig fietsen en wandelen op de dijk.	Deze inbreng wordt meegenomen.

Openbaar vervoer

Nr.	Reactie	Antwoord
17	Wanneer komt de bus?	De planning is om Oud-Beijerland in het voorjaar van 2019 aan te sluiten op het R-Net.
18	Als er bussen gaan rijden, om hoeveel bussen per uur gaat het dan?	Op de bijeenkomst is het aantal van 150 bussen per dag aangegeven. Navraag geeft aan dat het zal gaan om gemiddeld 100 bussen per etmaal (ochtend en avond). In de ochtend- en avondspits rijden er meer dan in de daluren.
19	Waar komen de bushaltes? Ter hoogte van de 'knip'? Er liggen in Poortwijk-Noord en -Zuid al haltes, de tijdswinst van een nieuwe halte is beperkt.	Poortwijk is een grote wijk en de ontsluiting met het openbaar vervoer is niet overal optimaal. De locaties van eventuele nieuwe haltes liggen niet vast. Ook is er nog geen keuze gemaakt voor de busroute.
20	Is het mogelijk dat er elektrische bussen gaan rijden?	De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de eisen aan het busvervoer. De gemeente kan de suggestie voor elektrische bussen meegeven.
21	Waarom kan de bus niet over de rondweg rijden?	Bij een bus die over de rondweg rijdt ontbreekt de meerwaarde voor ontsluiting van Poortwijk, omdat de halteafstanden dan te groot worden.

22	Waarom is deze route aangedragen? De maatregelen lijken een zoethoudertje voor de bus die uiteindelijk komt.	Een busroute over de Stougjesdijk is één van de busroutes die worden onderzocht. Wij hebben de route aangedragen omdat wij denken dat er dan een optimale bereikbaarheid is voor heel Oud-Beijerland. Provincie Zuid-Holland is hierin de trekker en stelt de routing voor.
----	--	---

Landbouwverkeer

Nr.	Reactie	Antwoord
23	Het landbouwverkeer rijdt te snel en er zijn bestuurders die rijdend telefoneren.	Deze opmerkingen worden meegenomen. De wethouder geeft aan dat met een eventuele knip wel moet worden gewaarborgd dat het landbouwverkeer over de Stougjesdijk kan blijven rijden.

Inrichting en groen

Nr.	Reactie	Antwoord
24	Worden de bomen bij de herinrichting na 2020 meegenomen? Ze zijn te groot en aan het einde van hun levensduur.	Bij een herinrichting van de weg wordt te zijner tijd ook gekeken naar de kwaliteit van de bomen.
25	Ik heb een wegversmalling naast de deur en wil vragen om eventueel nieuw te plaatsen maatregelen zoals drempels elders te plaatsen.	Deze inbreng wordt meegenomen.

Resultaten draagvlakpeiling

Nr.	Reactie	Antwoord																		
1	Wat zijn de resultaten van de draagvlakpeiling?	Na het verzenden van de bewonersbrief met resultaten over de draagvlakpeiling zijn nog een aantal reacties binnengekomen. Onderstaande actuele stand wijkt dus enigszins af van de eerder gedeelde resultaten. Respons: 81 % (29 juni 2018) <table><tr><th colspan="3">Voor of tegen knip</th></tr><tr><th>Voor knip</th><th colspan="2">Tegen knip</th></tr><tr><td>67,4 %</td><td colspan="2">32,6 %</td></tr><tr><th colspan="3">Voorkeur locatie</th></tr><tr><th>Papeweg</th><th>Agrimarkt</th><th>Geen voorkeur</th></tr><tr><td>72,4 %</td><td>24,1 %</td><td>3,4 %</td></tr></table>	Voor of tegen knip			Voor knip	Tegen knip		67,4 %	32,6 %		Voorkeur locatie			Papeweg	Agrimarkt	Geen voorkeur	72,4 %	24,1 %	3,4 %
Voor of tegen knip																				
Voor knip	Tegen knip																			
67,4 %	32,6 %																			
Voorkeur locatie																				
Papeweg	Agrimarkt	Geen voorkeur																		
72,4 %	24,1 %	3,4 %																		
2	Hoe interpreteren jullie de resultaten?	Wij zijn allereerst erg tevreden met de hoge respons, die ruim boven de 50% ligt. Daarnaast constateren we dat ruim tweederde van de respondenten voorstander is van een knip. Dat neemt niet weg dat er ook een groot aantal reacties zijn binnengekomen van tegenstanders van een knip. In sommige gevallen gaat het om een duidelijke, principiële tegenstem, in andere gevallen worden er wat vragen gesteld, opmerkingen gedeeld of belangrijke aandachtspunten meegegeven in het kader 'als het toch moet, dan graag ...'. Wij waarderen deze constructieve inbreng en betrekken alle reacties bij het opstellen van de definitieve ontwerpen.																		

Locatie busluis

Nr.	Reactie	Antwoord
3	De busluis komt dus bij de Papeweg?	Een ruime meerderheid heeft een voorkeur uitgesproken voor een busluis bij de Papeweg. Deze locatie wordt het uitgangspunt bij het opstellen van de definitieve ontwerpen.
4	Ik ben voorstander van een busluis bij de Agrimarkt.	Een busluis bij de Agrimarkt heeft niet de voorkeur bij de meerderheid. Wat opvalt is dat een aantal respondenten de Agrimarkt

		als eerste keuze heeft opgegeven, maar aangeeft geen problemen te hebben met de locatie Papeweg. Andere bewoners hebben opmerkingen gemaakt waar wij rekening mee zullen houden.
5	Het is de bedoeling dat als je voor de afsluiting staat, er een keermogelijkheid is. Klopt dat?	Ja. Als je voor de knip staat kan je van beide kanten omkeren en terug rijden. Lange voertuigen hebben ten noorden van de knip voldoende ruimte om te keren. Speciale aandacht dient er te zijn voor lange voertuigen ten zuiden van de knip. Zie ook <u>reactie 6</u> .
6	De locatie Papeweg biedt vrachtwagens geen keermogelijkheid. Hoe gaan jullie hiermee om?	De locatie Papeweg biedt aan de noordzijde voldoende keermogelijkheden voor vrachtwagens. Aan de zuidzijde is geen keermogelijkheid voor vrachtwagens en lange voertuigen. Dit heeft onze aandacht bij de verdere uitwerking.

Calamiteiten en bereikbaarheid

Nr.	Reactie	Antwoord
7	Ik vind het niet prettig dat één kant van de Stougjesdijk wordt afgesloten. Waarom plaatsen jullie geen camera's?	We hebben verschillende opties afgewogen, onder meer aan de hand van criteria als kosten, ervaringen en beheer(kosten), en een bussluis heeft de voorkeur.
8	Met een knip kan onze huisarts niet meer binnen de gestelde tijd komen.	Huisartsen kunnen, net als hulpdiensten, de beschikking krijgen over een transponder om de bussluis te bedienen.
9	Hoe zit het met calamiteiten als één kant is afgesloten met een bussluis en de andere kant wordt versperd?	Ook zonder bussluis bestaat de kans dat een weg aan twee kanten wordt versperd. Hulpdiensten kunnen dankzij een transponder de bussluis altijd bedienen. Voor hulpdiensten is er dus gegarandeerd een doorgang. Bewoners kunnen in ieder geval te voet en per fiets door de bussluis.
10	Hoe wordt het afval opgehaald?	De Regionale Afvalstoffendienst (RAD) geeft aan dat het de voorkeur geeft aan afvalinzameling aan huis, zoals in de bestaande situatie. De dienst zal voor een efficiënte uitvoering van de inzameling toegang krijgen tot de bussluis.

Overige aandachtspunten

Nr.	Reactie	Antwoord
11	Ik ben voorstander van een knip bij de Agrimarkt omdat dan ook de veiligheid voor fietsers verbeterd kan worden.	Dit argument is vaker genoemd door voorstanders van een bussluis bij de Agrimarkt. Het één hoeft het ander echter niet uit te sluiten. Binnen het pakket aan

Percentiel

[illegible]

Aankomend noord

Tijd	Aantal voertuigen			Gemiddelde snelheid			Maximumsnelheid			Percentiel	
	Auto	Bestelwag	Vrachtwag	Auto	Bestelwag	Vrachtwag	Auto	Bestelwag	Vrachtwag	Totaal	V85 V10,0
7-1-2020											
0.00 - 5.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6.00 - 10.00	257	105	32	36	44	40	37	80	83	60	56
11.00 - 15.00	154	56	16	35	44	43	37	67	69	55	56
16.00 - 0.00	75	26	2	39	42	34	40	73	59	42	52
0.00 - 0.00	347	123	33	36	44	40	38	80	83	60	56
8-1-2020											
0.00 - 5.00	85	14	4	41	53	44	42	86	77	72	52
6.00 - 10.00	446	125	34	38	44	42	39	86	86	75	52
11.00 - 15.00	151	46	18	33	45	43	31	67	86	75	52
16.00 - 0.00	118	18	0	41	42	0	41	69	56	0	30
0.00 - 0.00	541	136	35	39	44	43	39	86	86	75	52
9-1-2020											
0.00 - 5.00	85	10	3	42	57	31	43	94	83	46	42
6.00 - 10.00	417	121	37	37	44	42	37	76	69	55	44
11.00 - 15.00	129	40	12	37	44	34	22	68	71	45	32
16.00 - 0.00	80	23	3	37	45	34	30	68	71	45	32
0.00 - 0.00	481	135	39	39	46	37	26	96	83	61	51
10-1-2020											
0.00 - 5.00	69	12	1	41	58	45	31	84	79	49	46
6.00 - 10.00	476	156	38	37	44	42	27	84	79	65	54
11.00 - 15.00	163	67	14	35	44	43	26	72	66	63	54
16.00 - 0.00	89	35	4	40	42	39	51	82	68	56	51
0.00 - 0.00	540	187	42	38	44	42	27	84	79	65	54
11-1-2020											
0.00 - 5.00	23	11	0	39	49	0	0	94	61	0	0
6.00 - 10.00	340	126	14	36	45	46	48	82	69	66	62
11.00 - 15.00	140	40	6	37	45	41	56	82	69	48	62
16.00 - 0.00	58	30	3	40	45	46	0	59	59	54	0
0.00 - 0.00	394	155	16	37	45	46	48	94	69	66	62
12-1-2020											
0.00 - 5.00	22	6	1	48	46	44	0	71	54	44	0
6.00 - 10.00	157	49	1	37	44	46	17	77	61	46	17
11.00 - 15.00	56	30	0	39	44	0	0	71	61	0	0
16.00 - 0.00	31	12	1	42	44	52	0	67	52	52	0
0.00 - 0.00	199	63	3	39	44	47	17	77	61	52	17
13-1-2020											
0.00 - 5.00	82	16	3	40	54	65	34	83	85	77	50
6.00 - 10.00	510	157	47	37	45	46	31	83	85	77	52
11.00 - 15.00	153	58	12	32	44	51	33	69	65	73	52
16.00 - 0.00	93	32	2	33	41	31	30	77	62	44	30
0.00 - 0.00	312	106	40	30	44	40	24	63	63	44	30

14-1-2020 00:00 - 9:00	Bestelwagen Vrachtwagenchtwagen Trailer				Totaal	Bestelwagen Vrachtwagenchtwagen Trailer				Totaal	Bestelwagen Vrachtwagenchtwagen Trailer				Totaal	VBS	V10,0
	Auto	Bestelwagen	Vrachtwagen	chtwagen Trailer		Auto	Bestelwagen	Vrachtwagen	chtwagen Trailer		Auto	Bestelwagen	Vrachtwagen	chtwagen Trailer			
00:00 - 9:00	87	12	2	1	102	40	52	41	27	42	74	73	44	27	74	54	24
09:00 - 18:00	388	120	39	36	583	41	46	43	30	42	74	83	70	52	83	54	23
18:00 - 00:00	105	48	23	12	188	39	44	43	36	41	69	73	63	52	73	53	22
00:00 - 00:00	74	29	5	0	108	39	43	34	0	40	73	76	47	0	76	53	25
00:00 - 00:00	450	139	42	36	667	41	45	42	30	41	74	83	70	52	83	53	22
15-1-2020	Bestelwagen Vrachtwagenchtwagen Trailer				Totaal	Bestelwagen Vrachtwagenchtwagen Trailer				Totaal	Bestelwagen Vrachtwagenchtwagen Trailer				Totaal	VBS	V10,0
00:00 - 9:00	69	16	5	0	90	40	53	53	0	43	80	82	68	0	82	61	23
09:00 - 18:00	397	116	30	26	569	40	45	43	36	41	98	82	68	56	98	53	21
18:00 - 00:00	134	35	4	8	181	40	44	43	34	41	74	64	60	46	74	52	21
00:00 - 00:00	104	31	6	1	142	39	43	42	33	40	74	69	48	33	74	52	25
00:00 - 00:00	483	139	32	26	680	40	45	43	36	41	98	82	68	56	98	53	22
16-1-2020	Bestelwagen Vrachtwagenchtwagen Trailer				Totaal	Bestelwagen Vrachtwagenchtwagen Trailer				Totaal	Bestelwagen Vrachtwagenchtwagen Trailer				Totaal	VBS	V10,0
00:00 - 9:00	92	12	8	3	115	40	49	46	26	41	89	79	63	38	89	57	21
09:00 - 18:00	454	124	41	31	650	36	44	43	26	38	89	79	73	44	89	51	18
18:00 - 00:00	136	40	12	8	196	32	43	42	26	34	68	57	54	44	68	50	16
00:00 - 00:00	81	32	4	0	117	36	45	44	0	39	60	64	55	0	64	54	19
00:00 - 00:00	519	144	44	31	738	36	44	43	26	38	89	79	73	44	89	52	18
17-1-2020	Bestelwagen Vrachtwagenchtwagen Trailer				Totaal	Bestelwagen Vrachtwagenchtwagen Trailer				Totaal	Bestelwagen Vrachtwagenchtwagen Trailer				Totaal	VBS	V10,0
00:00 - 9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Onderwerp	Verkeersmaatregelen Stougjesdijk
Afdeling	Ontwikkeling
Product	211102000 Beleid verkeer
Zaaknummer	Z-18.27352
Stuknummer	Algemeen besluit nr. 8988
Behandeld door	
Publicatie	Openbaar
Datum besluit	30 augustus 2018

Besluit

De raad voorstellen te besluiten:

1. In te stemmen met de afsluiting van de Stougjesdijk voor doorgaand gemotoriseerd verkeer (ter hoogte van de Papeweg);
2. In te stemmen met de reconstructie van het kruispunt Greup (Stougjesdijk / Beneden Oostdijk);
3. Voor beide maatregelen aanvullende kredieten beschikbaar te stellen voor een totaalbedrag van €178.650,- waarvan € 1.650,- voor Stougjesdijk en € 177.000 voor kruispunt Greup;
4. In te stemmen met de daaruit voortvloeiende extra jaarlijkse afschrijvingslast (15 jaar) van € 110,- voor Stougjesdijk en dit te dekken uit de Algemene middelen en te verantwoorden op kostenplaats **Beheer Verkeersvoorzieningen**;
5. In te stemmen met de daaruit voortvloeiende extra jaarlijkse afschrijvingslast (25 jaar) van € 7.080,- voor kruispunt Greup en dit te dekken uit de Algemene middelen en te verantwoorden op kostenplaats **Asfalt**.

Aan de raad

Agendapunt: 13
Oud-Beljerland, 30 augustus 2018

Ons kenmerk: Z-18.27352
Algemeen besluit nr. 8988

Verkeersmaatregelen Stougjesdijk

Voorgesteld wordt te besluiten:

1. In te stemmen met de afsluiting van de Stougjesdijk voor doorgaand gemotoriseerd verkeer (ter hoogte van de Papeweg);
2. In te stemmen met de reconstructie van het kruispunt Greup (Stougjesdijk / Beneden Oostdijk);
3. Voor beide maatregelen aanvullende kredieten beschikbaar te stellen voor een totaalbedrag van €178.650,- waarvan € 1.650,- voor Stougjesdijk en € 177.000 voor kruispunt Greup;
4. In te stemmen met de daaruit voortvloeiende extra jaarlijkse afschrijvingslast (15 jaar) van € 110,- voor Stougjesdijk en dit te dekken uit de Algemene middelen en te verantwoorden op kostenplaats 0 Beheer Verkeersvoorzieningen;
5. In te stemmen met de daaruit voortvloeiende extra jaarlijkse afschrijvingslast (25 jaar) van € 7.080,- voor kruispunt Greup en dit te dekken uit de Algemene middelen en te verantwoorden op kostenplaats Asphalt.

Overwegingen:

1 Toelichting:

a. voorgeschiedenis

De Stougjesdijk is een voormalige provinciale weg N217. Met de opening van de omgelegde provinciale weg N217 is de Stougjesdijk in 2010 ontlast van het hoge verkeersaanbod. Het college nam in datzelfde jaar een besluit om de Stougjesdijk af te sluiten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer met behulp van een bussluis. Dit besluit is op 8 maart 2011 weer ingetrokken, omdat het beheer en eigendom van de weg nog in handen was van de provincie Zuid-Holland. Op 1 oktober 2011 is de weg officieel overgedragen aan de gemeente Oud-Beljerland. Vervolgens is op 4 april 2012 besloten om maatregelen uit te voeren waarmee het verkeersaanbod verder kon worden teruggedrongen. Bewoners van de Stougjesdijk hebben echter aangegeven dat zij nog steeds overlast ervaren van doorgaand (sluip)verkeer.

b. waarom wordt het voorstel voorgelegd/brondocument

Tijdens het ontwerpproces voor verkeersmaatregelen is geconcludeerd dat de opgaven voor het kruispunt niet met de beschikbare middelen gerealiseerd kunnen worden. Uw raad wordt gevraagd om een aanvullend krediet beschikbaar te stellen voor de uitvoering van de maatregelen.

c. relatie met eerdere besluitvorming

Begroting 2018 (besluit nr. 8224, vastgesteld d.d. 7 november 2017) en Verkeersagenda 2017-2019 (besluit nr. 7718, vastgesteld d.d. 6 juni 2017).

d. relatie met andere beleidsvelden

Ruimtelijke Ontwikkeling.

e. raad is bevoegd op basis van wet, kaderstellende rol, etc.

Op basis van de Gemeentewet berust het budgetrecht bij de raad. De raad is bevoegd om een besluit te nemen.

2 Probleemstelling:

Het aantal klachten door bewoners van de Stougjesdijk over sluipverkeer is toegenomen. De klachten hebben betrekking op de verkeersonveiligheid (snelheid) en hoeveelheid passerende voertuigen. Dit is voor het gemeentebestuur aanleiding geweest om op de begroting 2018 middelen op te laten nemen voor maatregelen op de Stougjesdijk. Deze middelen blijken op basis van kostenramingen niet toereikend te zijn.

De aanpak van het kruispunt Greup is opgenomen in de Verkeersagenda 2017-2019. Het doel is om een verkeersveilige oversteek te realiseren voor de fietsers (recreatief en schoolgaande jeugd) en de snelheid van het passerende gemotoriseerde verkeer structureel te verlagen. Ook de middelen voor het kruispunt blijken op basis van kostenramingen niet toereikend te zijn. Het is niet mogelijk gebleken om de extra kosten te dekken binnen de Verkeersagenda. De beoogde doelstellingen kunnen, vooral gelet op de omvang van het kruispunt, met de begrote middelen niet worden bereikt.

3 Wat willen we bereiken:

De verkeersmaatregelen op de Stougjesdijk en het kruispunt Greup resulteren in:

- Het weren van doorgaand (sluip)verkeer over de Stougjesdijk;
- Het verbeteren van de oversteekbaarheid van het kruispunt Greup voor fietsers;
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid (verlagen snelheid verkeer);
- Het verbeteren van de kwaliteit van de entree bebouwde kom Oud-Beijerland.

4 Hoe gaan we dit bereiken:*a. voorstel*

Met de bewoners van de Stougjesdijk, Papeweg en aanwonenden / belanghebbenden kruispunt Greup is een samspraaktraject doorlopen.

Maatregelen Stougjesdijk

Op 26 maart 2018 is een bewonersavond georganiseerd om te bepalen welke maatregelen gewenst zijn. Op deze avond is unaniem de voorkeur uitgesproken voor een 'knip': een fysieke afsluiting van de weg. Nadat de voorlopige ontwerpen met de klankbordgroep zijn gedeeld, is aan alle bewoners gevraagd of er draagvlak is voor deze maatregel en aan welke locatie de voorkeur wordt gegeven. Een ruime meerderheid geeft aan een knip te wensen, waarbij de locatie ter hoogte van de kruising met de Papeweg de voorkeur heeft. Op die locatie wordt een fysieke afsluiting gerealiseerd in de vorm van een verzinkbare polier. Uitsluitend ontheffinghouders (landbouwverkeer, openbaar vervoer, hulpdiensten en afvaldienst) kunnen het obstakel passeren.

Maatregelen kruispunt Greup (Stougjesdijk / Beneden Oostdijk)

Het kruispunt Greup heeft een belangrijke verkeersfunctie binnen Oud-Beijerland, zowel voor auto's, openbaar vervoer, landbouwverkeer en (brom-)fietsers. Bovendien is het de entree van de bebouwde kom voor verkeer vanaf de N217 - A29. Het belang van een fysiek herkenbare en aantrekkelijke uitstraling van de locatie weegt hierin mee. Het kruispunt is meegenomen in het onderzoek 'Onderzoek fietsroutes Oud-Beijerland' van Sweco, vastgesteld door het college d.d. 22 mei 2018. In het rapport is aangegeven

dat er na de overdracht van de Stougjesdijk-noord naar de bebouwde kom lange tijd geen fysieke snelheid beperkende maatregelen zijn getroffen. Het kruispunt heeft een dimensionering die hoge snelheden toestaat. Uit metingen blijkt dit ook het geval. Dit heeft een nadelige invloed op de oversteekbaarheid voor fietsers (schoolgaande jeugd) en de verkeersveiligheid.

De nieuwe inrichting van het kruispunt Greup voorziet in het verscherpen van de bocht in westelijke richting, het opheffen van de linksaf strook richting Stougjesdijk, het aanleggen van het kruispunt op een plateau en het realiseren van een centraal gelegen gecombineerde fietsoversteek in twee richtingen.

b. proces/planning

Participatie

Er is overleg gevoerd met onder meer bewoners, belanghebbenden, de landbouwsector, afvalophaaldienst, veiligheidsregio en busmaatschappij.

Via een plenaire bewonersavond zijn wensen opgehaald en aandachtspunten gedeeld. Het voorlopig ontwerp is besproken met een klankbordgroep. Vervolgens zijn de bewoners / belanghebbenden door middel van een bewonersbrief geïnformeerd over de definitieve ontwerpen. Op die wijze kreeg iedere bewoner / belanghebbende de mogelijkheid om te reageren op het ontwerp. Gedurende het hele proces zijn alle presentaties, verslagen en reacties gepubliceerd op de speciale projectwebsite. Op die wijze kon iedereen aan informatie over het project komen en betrokken zijn bij het proces.

Communicatie

Communicatie heeft plaatsgevonden via bewonersbrieven, een projectwebsite en per mail. Over de voortgang van het project werden betrokkenen opnieuw via deze communicatiekanalen geïnformeerd.

Arhi-procedure

De gevraagde extra middelen worden via de Arhi-procedure ter goedkeuring voorgelegd aan de 4 andere Hoeksche Waardse gemeenten en aan de Provincie.

Planning

Afsluiten samenspraakprocedure	3 ^e en 4 ^e kwartaal 2018
Voorbereiding / uitvraag	4 ^e kwartaal 2018 en 1 ^e kwartaal 2019
Uitvoering knip Stougjesdijk	maart / april 2019
Uitvoering kruispunt Greup	medio mei 2019 (meivakantie)

5 Financiële gevolgen/respectievelijk risico's:

Financiële gevolgen

In de begroting is binnen het budget Oplossen verkeersknelpunten (krediet [REDACTED]) € 80.000,- opgenomen voor de maatregelen op de Stougjesdijk. Voor het kruispunt Greup is in het budget Fietsverbinding Stougjesdijk - Beneden Oostdijk (krediet [REDACTED]) € 30.000,- opgenomen. De geraamde kosten voor het totale project vallen € 178.650,- hoger uit; op basis van ramingen is het merendeel benodigd voor het kruispunt. De geraamde kosten, dekking en afschrijvingslast zijn hieronder weergegeven.

Alle genoemde bedragen zijn exclusief BTW.

Geraamde kosten en dekking

Geraamde kosten Stougjesdijk	€ 81.650,-
Dekking kosten Stougjesdijk ([REDACTED])	€ 80.000,-
Aanvullende dekking	€ 1.650,-

Een overzicht van de geraamde kosten voor de Stougjesdijk zijn weergegeven in bijlage 5, locatie B en C (vertrouwelijk).

Geraamde kosten kruispunt Greup	€ 207.000,-
Dekking kosten kruispunt (2101010132)	€ 30.000,- -
Aanvullende dekking	€ 177.000,-
 Totale aanvullende dekking	 € 178.650,-

Een overzicht van de geraamde kosten voor het kruispunt is weergegeven in bijlage 5, locatie A (vertrouwelijk).

Voor het aanvullende krediet van € 178.650,- is nog geen dekking aanwezig. Voorgesteld wordt om dit krediet aanvullend ter beschikking te stellen. De geraamde kosten zijn inclusief een schatting van 15% voor kosten voor interne uren. De BBV schrijft voor om intern uren toe te rekenen aan kredieten.

Afschrijvingslast

Afschrijvingslast Stougjesdijk

Voorgesteld wordt om de daaruit voortvloeiende extra jaarlijkse afschrijvingslast (15 jaar) van € 110,- voor Stougjesdijk te dekken uit de Algemene middelen en te verantwoorden op kostenplaats [REDACTED] 0 Beheer Verkeersvoorzieningen.

Afschrijvingslast kruispunt Greup

Voorgesteld wordt om de daaruit voortvloeiende extra jaarlijkse afschrijvingslast (25 jaar) van € 7.080,- voor kruispunt Greup te dekken uit de Algemene middelen en te verantwoorden op kostenplaats [REDACTED] Asfalt.

Risico's

Voor de maatregelen op de Stougjesdijk en het kruispunt Greup is gelijktijdig een uitgebreid samenspraakproces doorlopen. Zonder extra krediet kunnen de maatregelen niet gerealiseerd worden en loopt het project vertraging op. De bewoners van de Stougjesdijk rekenen erop dat de voorbereiding en uitvoering van de maatregelen nog dit jaar worden opgestart.

Indien de 4 andere gemeenten in de Hoeksche Waard geen goedkeuring verlenen in het kader van de Arhi-procedure, kunnen de maatregelen niet worden uitgevoerd.

6 Bijlagen/ter inzage gelegde documenten:

1. Overzichtstekening maatregelen Stougjesdijk
2. Inrichtingstekening maatregel A (kruispunt Greup)
3. Inrichtingstekening maatregel B (beweegbare poller)
4. Inrichtingstekening maatregel C (aansluiting fietspad)
5. Kostenramingen maatregelen A, B en C (vertrouwelijk)

Burgemeester en wethouders van Oud-Beijerland

De burgemeester,



oud
beijer
land

Raadsbesluit

SEWY 719.D

De raad van de gemeente Oud-Beijerland;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders d.d. 30 augustus 2018;

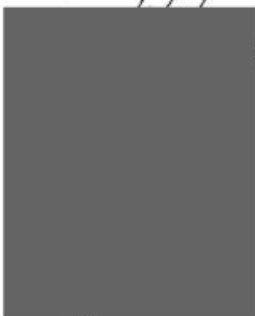
Gelet op

BESLUIT:

1. [vervallen]
2. In te stemmen met de reconstructie van het kruispunt Greup (Stougjesdijk / Beneden Oostdijk);
3. Voor beide maatregelen aanvullende kredieten beschikbaar te stellen voor een totaalbedrag van [vervallen] € 177.000 voor kruispunt Greup;
4. [vervallen]
5. In te stemmen met de daaruit voortvloeiende extra jaarlijkse afschrijvingslast (25 jaar) van € 7.080,- voor kruispunt Greup en dit te dekken uit de Algemene middelen en te verantwoorden op kostenplaats [REDACTED] Asphalt.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 11 september 2018,

De griffier,



De voorzitter,



In afschrift aan:

Onderwerp	Realiseren dynamische wegafsluiting Stougjesdijk (concept)
Afdeling	Ontwikkeling
Product	211102000 Beleid verkeer
Zaaknummer	Z-18.27352
Stuknummer	Algemeen besluit nr. 9198
Behandeld door	
Publicatie	Openbaar
Datum besluit	6 november 2018

Besluit

1. In te stemmen met de afsluiting van de Stougjesdijk voor doorgaand gemotoriseerd verkeer (ter hoogte van de Papeweg);
2. Voor deze maatregel een aanvullend krediet beschikbaar te stellen van € 11.850,-;
3. In te stemmen met de daaruit voortvloeiende extra jaarlijkse afschrijvingslast (15 jaar) van € 790,- en dit te dekken uit de Algemene middelen en te verantwoorden op kostenplaats 0 Beheer Verkeersvoorzieningen.

Besluit: conform besloten

De raad informeren via een raadsmededeling. De raadsmededeling in overleg met Harry opstellen. De uitvoering pas starten na de eerstvolgende raad dat de raadsmededeling is verzonden. Het kan zijn dat de raad hier nog iets mee wil n.a.v. de raadsmededeling.

Datum : 20 november 2018
 Van :
 Aan : Team Infra
 CC :
 Betreft : Overdrachtsdocument Realiseren dynamische wegafsluiting Stougjesdijk
 Zaaknummer : Z-18.27352

Opmerking vooraf

De verkeersmaatregelen Stougjesdijk bestaan uit drie locaties:

- a) Kruispunt Greup
- b) Beweegbare poller ter hoogte van Papeweg
- c) Aanpassing 'slinger' ter hoogte van fietspad Polderlaan / Agrimarkt.

De voorbereidingen voor onderdeel a zijn al gestart.

In dit document wordt ingegaan op onderdelen b + c.

1. Projectgegevens

Projectnaam	Realiseren dynamische wegafsluiting Stougjesdijk
Projectnummer	Z-18.27352
Totaal budget (op basis van raming)	€ 91.850,- (incl. 15% VTU)

2. Programmagegevens

De verkeersmaatregelen op de Stougjesdijk zijn opgenomen in het programma OBL Gereed. In de begroting 2018 zijn hiervoor middelen gereserveerd. Met besluit 9198, vastgesteld d.d. 6 november 2018 is extra krediet aangevraagd en besloten om over te gaan tot realisatie. Dit is via een raadsmededeling op 20 november 2018 gecommuniceerd met de raad. Het extra krediet is opgenomen in het totaal budget van € 91.850,-, op basis van kostenramingen.

3. Beschrijving project
Globale beschrijving project

De Stougjesdijk is een voormalige provinciale weg. De weg is een beoogde woonstraat die echter is ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Onder bewoners leeft de wens om het sluipverkeer te weren door de straat 'op te knippen' door middel van een dynamische wegafsluiting. Deze afsluiting wordt gerealiseerd ter hoogte van de Papeweg. Daarnaast wordt de veiligheid ter hoogte van het fietspad Polderlaan / 'slinger' in de weg op de Stougjesdijk beperkt aangepast. Met het oog op een toekomstige herinrichting van de straat worden geen andere maatregelen getroffen.

Doel project

*) Na de overdracht op 21 november 2018 dient er direct gestart te worden met de voorbereiding. Bovenstaande planning is overgenomen van de planning zoals gecommuniceerd in het raadsvoorstel van 11 september. Omdat de besluitvorming is uitgesteld, is het logisch dat de start van de uitvoering van de 'knip' naar achteren wordt geschoven. Werkzaamheden dienen afgestemd te worden met de aanpassing van kruispunt Greup.

Werkplanning

De planning van de werkzaamheden dient afgestemd te worden met:

- Afdeling Communicatie
- Landbouwsector, vertegenwoordigd door LTO en Cumela
- Bewoners Stougjesdijk, Papeweg en omgeving kruispunt Greup (Stougjesdijk – Beneden Oostdijk)
- Afvalophaaldienst (RAD)
- Hulpdiensten

6. Communicatie

Algemeen

Team Infra draagt zorg voor:

- Het informeren van bewoners over start werkzaamheden en de doorlooptijd van de maatregelen via een bewonersbrief.
- Afstemming over de communicatie met de Afdeling Communicatie.
- Publicatie van de informatie op de projectpagina van de gemeentelijke website (via Afdeling Communicatie).

Tijdens het samenspraakproces is veelvuldig gecommuniceerd via de projectwebsite. Bewoners stellen deze communicatie op prijs en verwachten ook dat zij op die manier, naast een bewonersbrief, op de hoogte worden gehouden van de voortgang van het proces. De projectwebsite is te vinden via www.oud-beijerland.nl/stougjesdijk. Updates kunnen geplaatst worden via [REDACTED] (communicatie). In de nieuwe gemeente Hoeksche Waard wordt met vergelijkbare projectpagina's gewerkt.

ACTIE: Zodra de planning bekend is, dit met de bewoners communiceren via de projectwebsite. In Decos is informatie opgenomen over de communicatie met bewoners en andere belanghebbenden (o.a. verspreidingsgebied brieven en leden klankbordgroep).

Samenspraak

Datum	Onderdeel	Resultaat
26 maart 2018	Plenaire bewonersavond	Ophalen wensen en ideeën. Unaniem voorkeur uitgesproken voor 'knip'.
7 juni 2018	Bijeenkomst klankbordgroep	Presenteren Voorlopig Ontwerp. Akkoord met de opties voor een knip.
12 – 21 juni 2018	Draagvlakpeiling bewoners Stougjesdijk en Papeweg	Meerderheid voorstander van knip, voorkeurslocatie Papeweg.
30 augustus 2018	Afrondende bewonersbrief Definitief Ontwerp	Communiceren definitieve ontwerpen. Aangegeven dat bewoners over de uitvoering apart worden geïnformeerd.

Daarnaast is telefonisch, per mail of via een persoonlijk gesprek contact geweest met bewoners / belanghebbenden.

Communicatie derden

Organisatie	Standpunt	Wensen / Voorwaarden
<i>RAD Hoeksche Waard</i>	<i>Geen bezwaar tegen voorgestelde maatregelen</i>	<i>Wil over transponder beschikken i.v.m. efficiënte afvalinzameling</i>
<i>Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid</i>	<i>Geen bezwaar tegen voorgestelde maatregelen</i>	<i>Bediening beweegbare paal graag afstemmen op huidige systemen</i>
<i>Landbouwsector (vertegenwoordigd door LTO / Cumela)</i>	<i>Geen bezwaar tegen voorgestelde maatregelen</i>	<i>Landbouwsector benadrukt dat zij niet willen werken met transponders. In overleg met sector is overeenstemming gekregen over hoogtedetectie.</i>
<i>Connexxion *)</i>	<i>*)</i>	<i>*)</i>

**) Connexxion is alleen geïnformeerd over de wijzigingen aan het kruispunt. Omdat er geen openbaar vervoer van de Stougjesdijk gebruikmaakt, zijn de maatregelen op de Stougjesdijk niet voorgelegd.*

7. Organisatie

Contactpersonen

- Verantwoordelijk portefeuillehouder:
- Projectleider Stougjesdijk (planvorming):
- Projectleider kruispunt (planvorming):
- Ondersteuning planvorming:

- Projectleider uitvoering:
- Communicatie:



8. Risico's / Risicoanalyse

Voor de risicoanalyse wordt gedacht aan de volgende onderdelen:

Onderwerp	Risico
Vergunningen / Meldingen	Vergunningverlening Waterschap voor plaatsing poller in buurt van gemaal.
Bijzondere risico's t.b.v. V&G-plan inclusief voorgestelde beheermaatregelen	
Explosievenonderzoek	n.v.t.
Bodemonderzoek	n.v.t.
Kabels en leidingen	Afstemming kabel- en leidingbeheerders in verband met planning en kosten
Draagvlak	Er is voldoende draagvlak voor het ontwerp binnen de gemeentelijke organisatie en bij ondernemers, bewoners en externe overleg partners.
Financiën	Er is voldoende dekking aanwezig in de budgetten.
Belemmeringen	n.v.t.

9. Overige afspraken en inhoudelijke informatie

Ontheffingen beweegbare paal

De volgende verkeersdeelnemers hebben ingebouwde systemen om van de beweegbare paal gebruik te maken:

- Hulpdiensten (waaronder huisartsen)
- Openbaar vervoer

Hoogtedetectie

Er wordt gewerkt met hoogtedetectie. Dat betekent dat voertuigen vanaf een bepaalde hoogte automatisch toegang krijgen tot de beweegbare paal.

Over de hoogtedetectie is contact geweest met [REDACTED] Systems [REDACTED] [REDACTED] zie voor achtergrondinformatie en een kostenraming bijlage 3. Bij de kredietaanvraag is rekening gehouden met de aanschaf van één exemplaar, waarbij het laserveld over de poller wordt gelegd.

ACTIE: De hoogte van de laser (hoogtedetectie) wordt afgestemd in overleg met de landbouwsector. Tijdens een eerste overleg is een hoogte van 3,00 meter genoemd. Dit dient bevestigd te worden door de sector.

ACTIE: Met de afvalophaaldienst dient overlegd te worden of hun voertuigen hoger zijn dan de vastgestelde hoogte. Indien dit niet het geval is, dient de afvalophaaldienst ook over een transponder te beschikken. De RAD (afvalophaaldienst) wenst schriftelijk op de hoogte gesteld te worden.

Overig gemotoriseerd verkeer kan de beweegbare paal niet bedienen. Aan verzoeken van bewoners kan, in verband met beheerkosten en ongewenste precedentwerking, geen medewerking worden verleend. Dit is overigens ook duidelijk gecommuniceerd tijdens het samenspraakproces.

Belangrijke regel opnemen in Verkeersbesluit

In het Verkeersbesluit dient een regel opgenomen te worden dat bewoners géén transponder krijgen om toegang te krijgen.

Argumenten waarom bewoners geen toegang krijgen

- De afsluiting belemmert geen enkele bewoner om zijn/haar adres te verlaten. Er is altijd minimaal één vrije doorgang. Hiermee wordt 'de vrijheid van het verkeer zoveel mogelijk gewaarborgd' (Artikel 2, eerste lid, Wegenverkeerswet 1994).
- Tijdens het samenspraakproces is van begin af aan gecommuniceerd dat bewoners geen toegang krijgen. Uit de draagvlakpeiling blijkt dat het merendeel de voorkeur geeft aan een knip. Hiermee is ook ingestemd met het beperken van de doorgang voor bewoners. Wij constateren dus dat het merendeel van de bewoners deze beperkte doorgang beschouwd als een aanvaardbaar gegeven.
- Ongewenste precedentwerking. Extra reistijd wordt niet als zwaarwegend argument beschouwd voor toegangverlening. Iedereen kan op die manier immers aanspraak maken voor toegangverlening.

Jurisprudentie

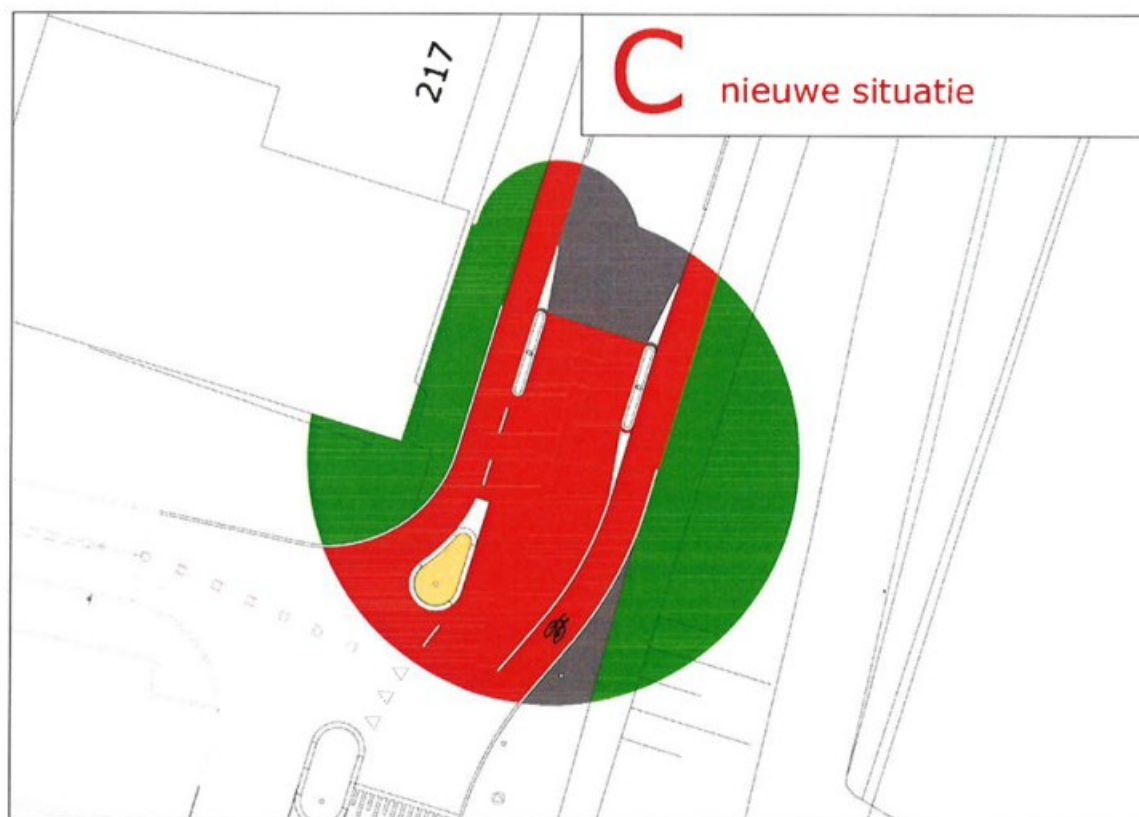
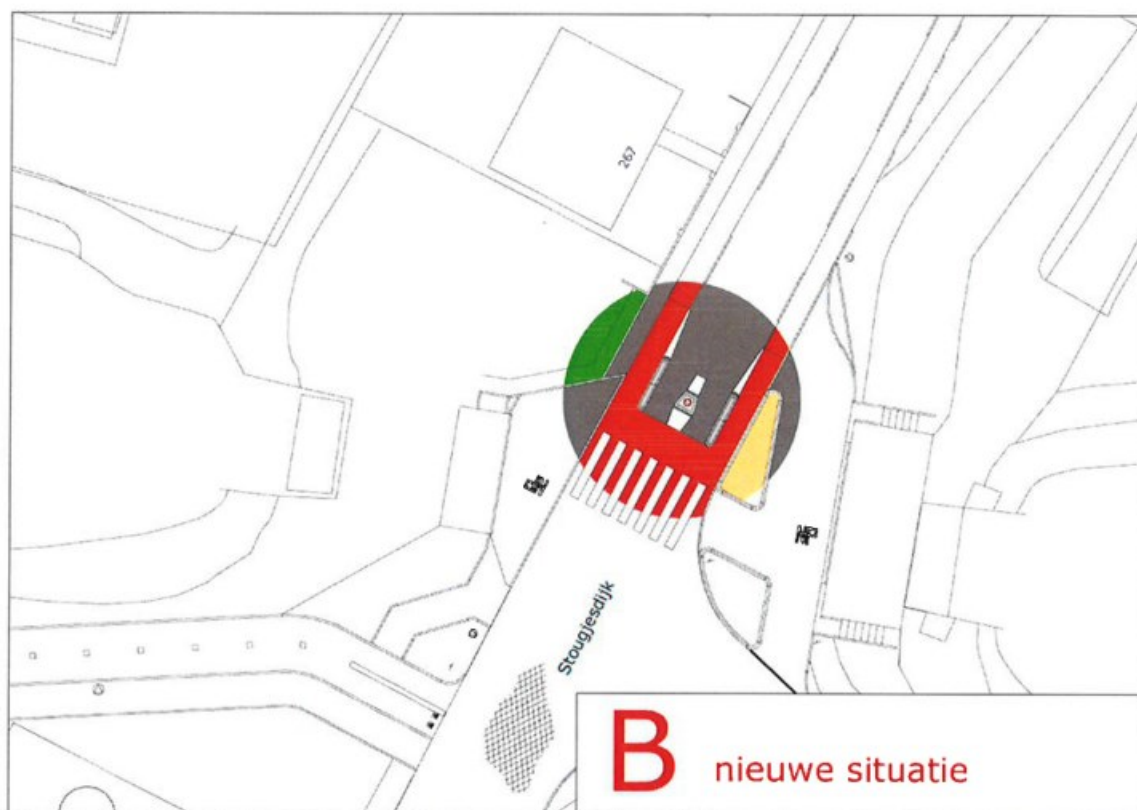
Op 25 januari 2017 heeft de Raad van State een uitspraak gedaan op hoger beroep. Dit hoger beroep richtte zich op het besluit van het college van de gemeente Schouwen-Duiveland om de [REDACTED] voor alle motorvoertuigen af te sluiten. Ook hier ging het om een beweegbare paal. Veel argumenten komen overeen met argumenten die ook tijdens de samenspraak over Stougjesdijk zijn genoemd. Zie:

➤ ECLI:NL:RVS:2017:152, Zaaknummer [REDACTED]

Bijlagen

Bijlage 1	Definitieve ontwerpen locatie B + C
Bijlage 2	Kostenramingen locatie B + C
Bijlage 3	Kostenraming en info hoogtedetectie locatie B

Bijlage 1 Definitieve ontwerpen locatie B + C



Bijlage 2 Kostenramingen locatie B + C

Begroting, locatie B									
Post	Omschrijving	Resultaats- verplichting	Eenheid	Hoeveelheid bouwstof	Eenheid	L / T	Kosten		
1	Aanbrengen polier, incl. aansluiting op electraneet, VRI en markering	1 %					PPE	Kosten	
							€ 50.000,00	€ 50.000,00	
	Subtotaal						€ 50.000,00	€ 50.000,00	
	Algemene Kosten Winst en Risico	18 %					€ 9.000,00	€ 9.000,00	
	Aanheemsom						€ 59.000,00	€ 59.000,00	
	Onvoorzien en afronding						€ 6.000,00	€ 6.000,00	
	Kosten (EXCL. 15% VTU)						€ 65.000,00	€ 65.000,00	

Begroting, locatie C									
Post	Omschrijving	Resultaats- verplichting	Eenheid	Hoeveelheid bouwstof	Eenheid	L / T	Kosten		
1	Verwijderen betonband		16 m1				PPE	Kosten	
	Verwijderen beton(creteprint)		8,5 m2				€ 7,50	€ 120,00	
	Verwijderen thermoplastmarkering (figuratie)		8 m2				€ 25,00	€ 212,50	
	Verwijderen thermoplastmarkering (lengtemarkering)		2 m2				€ 50,00	€ 400,00	
							€ 50,00	€ 100,00	
	Inzagen beton		1,6 m1				€ 10,00	€ 16,00	
							€	€	
	Verwijderen verkeerszuil		1 st				€ 50,00	€ 50,00	
							€	€	
	Herstellen toplaag zwart		6 m2				€ 40,00	€ 240,00	
	Herstellen toplaag rood		0,24 m2				€ 50,00	€ 12,00	
	Aanbrengen slijtlaag rood		18 m2				€ 50,00	€ 900,00	
							€	€	
	Aanbrengen betonbanden op asfalt		5 m1				€ 50,00	€ 250,00	
	Aanbrengen creteprint (*beton)		2,5 m2				€ 200,00	€ 500,00	
							€	€	
	Aanbrengen verkeerselement		2 st				€ 275,00	€ 550,00	
	Aanbrengen verkeerszuil		2 st				€ 125,00	€ 250,00	
	Aanbrengen thermoplastfiguratie		3 m2				€ 50,00	€ 150,00	
	Aanbrengen thermoplast kantstreep (ononderbroken)		8 m1				€ 50,00	€ 400,00	
	Aanbrengen fietssymbool		1 st				€ 150,00	€ 150,00	
							€	€	
	Subtotaal						€ 4.300,50	€ 4.300,50	
	Algemene Kosten Winst en Risico	18 %					€ 774,09	€ 774,09	
	Aanheemsom						€ 5.074,59	€ 5.074,59	
	Onvoorzien en afronding						€ 925,41	€ 925,41	
	Kosten (EXCL. 15% VTU)						€ 6.000,00	€ 6.000,00	

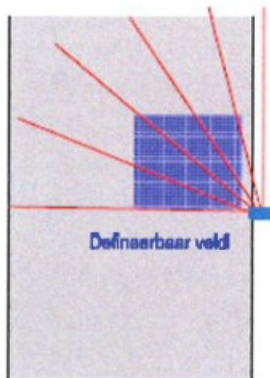
Bijlage 3 Kostenraming en info hoogtedetectie locatie B

HIG introduceert (prijs)efficiënte binnenstedelijke hoogtedetectie

HIG Traffic Systems introduceert een nieuw hoogtedetectie-systeem voor het beschermen van binnenstedelijk (te) lage onderdoorgangen, parkeergarages en bedrijfsterreinen met bovengrondse kabel- en/of leidingtracés. Het systeem draagt bij aan het voorkomen van schades aan kunstwerken, heeft een positieve invloed op de veiligheid van weggebruikers en draagt bij aan een betere doorstroming van het verkeer. Op bedrijfsterreinen levert hoogtedetectie een grote bijdrage aan de veiligheid van bedrijfsprocessen en de bedrijfscontinuïteit.

De 'state of the art' compacte hoogtedetectie is geschikt kan eenvoudig en snel worden gemonteerd aan bestaande masten en is geschikt voor 2 tot 3 rijstroken. Detectie vindt plaats vanaf één kant van de weg en zonder gebruikmaking van detectielussen. Het detectieveld is vrij definieerbaar en is voorzien van intelligente technologie voor het voorkomen van valse alarmen bij regen en sneeuw.

Naast een definieerbaar veld is de minimale te detecteren objectgrote ook instelbaar. De



bijgeleverde afstandsbediening maakt het systeem configureerbaar en uiterst gebruikersvriendelijk.

Verkeershinder bij aanleg van het hoogtedetectiesysteem wordt tot een minimum beperkt.

Bij de inrit van parkeergarages kan het hoogtedetectiesysteem van HIG Traffic Systems aan de voorgevel/pui worden gemonteerd. Het inrijden van te hoog geladen voertuigen (imperiaal met lading) kan tijdig worden gesignaleerd waardoor schade aan de roldeuren of inritpartij kan worden voorkomen. Opstelling in de openruimte is dan niet nodig.

Levering, plaatsing, inbedrijfstelling en een gebruikersinstructie (bij gebruikmaking van bestaande mast) bedraagt per systeem slechts € 6.950,00.



Verkeersbesluit inzake geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer op de Stougjesdijk.

1 Besluit

Op grond van het de Wegenverkeerswet 1994, artikel 18, lid 1 is het college het bevoegde gezag voor het nemen van verkeersbesluiten binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Hoeksche Waard voor wegen die niet in beheer zijn bij Rijk, provincie of waterschap.

Op grond van onderstaande overwegingen besluiten burgemeester en wethouders tot:

- I. Het intrekken van punt 1 van het verkeersbesluit d.d. 15 mei 2012, betreffende 'Afsluiten van de Stougjesdijk (gedeelte tussen de Beneden Oostdijk en de Kwakscheweg) voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van bestemmings- en landbouwverkeer';
- II. Het verwijderen van de voetgangersoversteekplaats direct ten zuiden van de verkeersafsluiting op de Stougjesdijk;
- III. Door het plaatsen van borden C12 (gesloten voor alle motorvoertuigen) en OB55 (uitgezonderd landbouwvoertuigen en brommobielen) als bedoeld in bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeertekens 1990 (RVV 1990) en een onderbord met opschrift "uitgezonderd ontheffinghouders", een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen in te stellen op de Stougjesdijk (direct ten noorden van de aansluiting met de Papeweg) met uitzondering van de op de onderborden vermelde groepen.

2 Aanleiding

Sinds de nieuwe rondweg N217 is aangelegd ervaren bewoners van de Stougjesdijk overlast van sluipverkeer. Ondanks de gerealiseerde rondweg maken dagelijks nog ca. 1.200 motorvoertuigen gebruik van de route via de Stougjesdijk. Dit betreft veelal sluipverkeer die de route gebruikt als kortste route, terwijl dit verkeer gebruik dient te maken van de nieuwe rondweg.

Om dit sluipverkeer te voorkomen heeft de gemeenteraad van Oud-Beijerland besloten een verkeersafsluiting in te stellen en de Stougjesdijk verkeersluw te maken. Dit verkeersbesluit geeft invulling aan dit raadsbesluit.

3 Wettelijke grondslag

Een verkeersbesluit is vereist voor plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd. Het is ook vereist voor infrastructurele maatregelen die leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik maakt (artikel 15 Wegenverkeerswet 1994).

In het besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is in artikel 12 lid a opgenomen dat voor plaatsing/verwijdering van verkeersborden model C12 een verkeersbesluit nodig is.

Belangen

Aan dit verkeersbesluit liggen de volgende belangen, als bedoeld in artikel 2, lid 1 sub a en b, lid 2 sub a, van de Wegenverkeerswet 1994, ten grondslag:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade.

4 Motivering

Argumenten

1. Sinds de nieuwe rondweg N217 is aangelegd ervaren bewoners overlast van sluipverkeer. Ondanks de gerealiseerde rondweg maken dagelijks nog ca. 1.200 motorvoertuigen gebruik van de route via de Stougjesdijk. Dit betreft veelal sluipverkeer die de route gebruikt als kortste route, terwijl dit verkeer gebruik dient te maken van de nieuwe rondweg.
2. De verkeersintensiteit op de Stougjesdijk (tussen de aansluiting met kruispunt De Greup (kruising met Oud-Beijerlandsedijk) en de Provincialeweg N217 (rotonde aan de zuidzijde)) is zodanig hoog dat dit de leefbaarheid van de straat aantast;
3. De gemeenteraad (gemeente Oud-Beijerland) heeft op 11 september 2018 besloten op de [REDACTED] een verkeersafsluiting te realiseren ter voorkomen van doorgaand verkeer, waarbij de locatie van de afsluiting zich bevindt ter hoogte van de Papeweg.
4. Toegang tot de verkeersafsluiting hebben de doelgroepen hulpdiensten, landbouwvoertuigen en gemeentelijke onderhoudsdiensten (waaronder de afvaldienst).
5. In aanloop naar dit 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 verkeersafsluiting;
6. Ook is het draagvlak voor een verkeersafsluiting breder geïnventariseerd. De resultaten van deze draagvlakpeiling, onder meer ten aanzien van de locatie, zijn tevens input geweest voor het raadsbesluit. Een ruime meerderheid van de bewoners geeft aan een verkeersafsluiting ("knip") te wensen, waarbij de locatie ter hoogte van de kruising met de Papeweg de voorkeur heeft.
7. De in het raadsbesluit van 11 september 2018 genoemde fysieke afsluiting met behulp van een poller is met een aangepaste raadsmededeling op 9

november 2018 ingetrokken. De bezwaren vanuit de landbouwsector gaven het college aanleiding om de uitvoeringsvarianten nader te onderzoeken;

8. Met een verkeersafsluiting voor motorvoertuigen door middel van bebording, maar zonder fysieke beperking door een poller is het mogelijk om de bereikbaarheid door hulpdiensten te garanderen, landbouwvoertuigen toegang te verlenen zonder administratie rompslomp;
9. Met een geslotenverklaring blijven alle bestemmingen aan de [REDACTED] de Papeweg altijd bereikbaar, hoewel voor motorvoertuigen niet altijd via de kortste route;
10. Dit verkeersbesluit voor de geslotenverklaring voor motorvoertuigen, in samenhang met de ontheffingenregeling, is bedoeld om de verkeerssituatie duurzaam op een aanvaardbaar niveau te brengen en tegelijkertijd zoveel mogelijk tracht rekening te houden met belangen van bewoners van het betreffende deel van de Stougjesdijk en de Papeweg. Het verkeersluwe karakter van de Stougjesdijk ligt aan de basis van een (toekomstige) herinrichting, waarin de focus zal liggen op het faciliteren van de belangrijke fietsroute [REDACTED]. Bij de huidige verkeersintensiteiten is een voetgangersoversteekplaats op deze locatie niet langer gerechtvaardigd.

Kanttelingen

Geen.

Ontheffingenregeling

Voor aanwonenden van de Stougjesdijk gedeelte [REDACTED] (oneven) en Papeweg [REDACTED] is deze weg vanzelfsprekend de weg die zij dagelijks gebruiken voor het bereiken van hun bestemming. Alle adressen aan de Stougjesdijk en Papeweg blijven te allen tijde bereikbaar, zij het dat daarvoor in voorkomende gevallen moet worden omgereden.

Aanwonenden of bedrijfjes van de Stougjesdijk gebruiken, afhankelijk van hun herkomst of bestemming, de Stougjesdijk frequent en worden daarom sterker in hun belang geschaad. Bij het deels afsluiten van de Stougjesdijk wordt de bereikbaarheid van aanwonenden geborgd door te werken met ontheffingen. Om deze reden kunnen alle aanwonenden per adres maximaal twee ontheffingen van de geslotenverklaring aanvragen bij de gemeente. Het gaat om de volgende adressen:

- Stougjesdijk van huisnummers [REDACTED] (oneven)
- Papeweg van huisnummers [REDACTED]

De ontheffingen worden verstrekt op het kenteken van het motorvoertuig. De ontheffinghouder wordt in staat gesteld de kentekens op de ontheffing zelf te beheren, en bijvoorbeeld ingeval sprake is van een (tijdelijk) vervangend voertuig, het kenteken aan te passen. Tevens zullen ontheffingen (op kenteken) worden verstrekt aan gemeentelijke onderhoudsdiensten (en de afvaldienst).

De doelgroepen hulpdiensten en landbouwvoertuigen vormen een algemene uitzondering op het verbod en hoeven daarom geen ontheffing aan te vragen.

Plaatsing verkeerstekens

Het instellen van een geslotenverklaring op de [REDACTED] wordt bewerkstelligd door het plaatsen van borden model C12 van Bijlage 1 van het RVV 1990, voorzien van onderborden OB55 voor het uitzonderen van landbouwvoertuigen en brommobielen. Daarnaast wordt de geslotenverklaring verduidelijkt middels markering op de weg.

5 Overleg

Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer is overleg gepleegd met de beleidsmedewerker BABW van de Politie Zuid-Holland, die daartoe is bevoegd krachtens mandaat van de korpschef.

6 Rechtsmiddelenclausule

Belanghebbenden kunnen tegen dit besluit binnen zes weken na bekendmaking daarvan een bezwaarschrift indienen bij het college van Hoeksche Waard. Het bezwaarschrift moet ondertekend zijn en bevatten minste de naam en het adres van de indiener, de datum van het bezwaarschrift, de gronden van het bezwaar, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar zich richt en een telefoonnummer waarop de indiener overdag bereikbaar is, zodat wij de indiener kunnen uitnodigen voor een informeel gesprek. Voor de wijze waarop het bezwaarschrift wordt behandeld, verwijzen wij belanghebbenden naar de website: www.gemeentehw.nl.

Belanghebbenden kunnen, als onverwijlde spoed dat – gelet op betrokken belangen – vereist, eveneens een voorlopige voorziening vragen bij de Voorzieningenrechter van de rechtbank in Rotterdam. Belanghebbenden kunnen ook digitaal een voorlopige voorziening vragen bij de rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moeten belanghebbenden wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op genoemde site voor de precieze voorwaarden.

Nadere informatie over dit besluit kan worden ingewonnen bij team Openbare Ruimte, telefoon 140186.

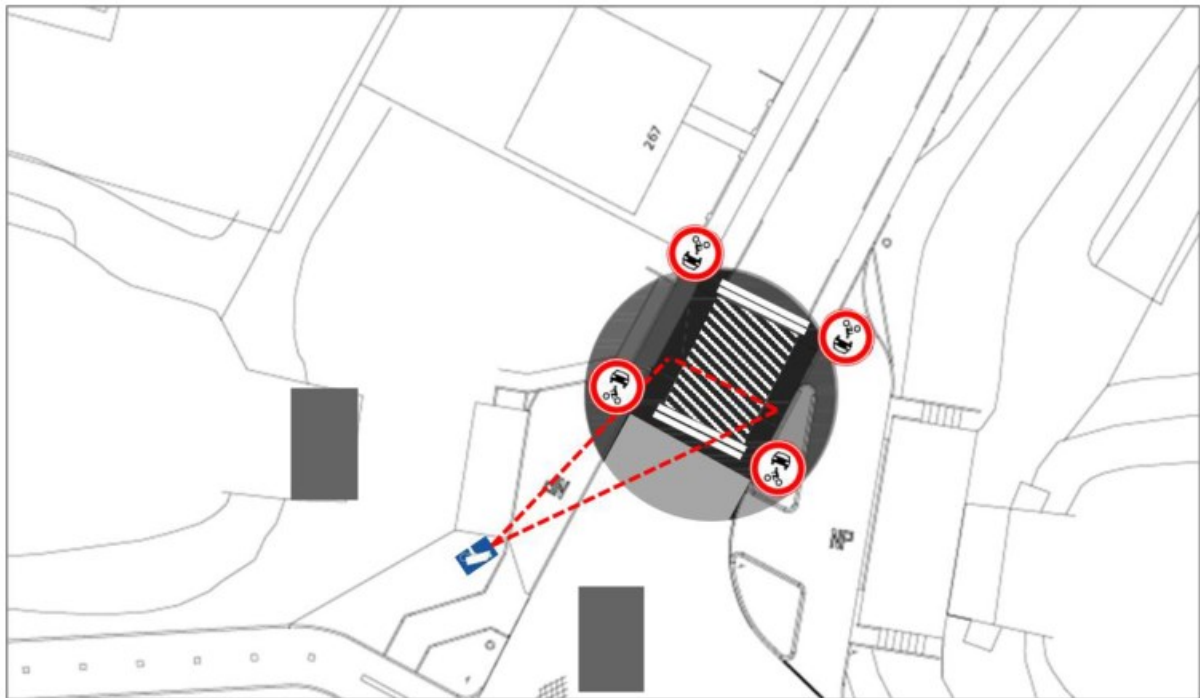
Maasdam, 8 september 2021

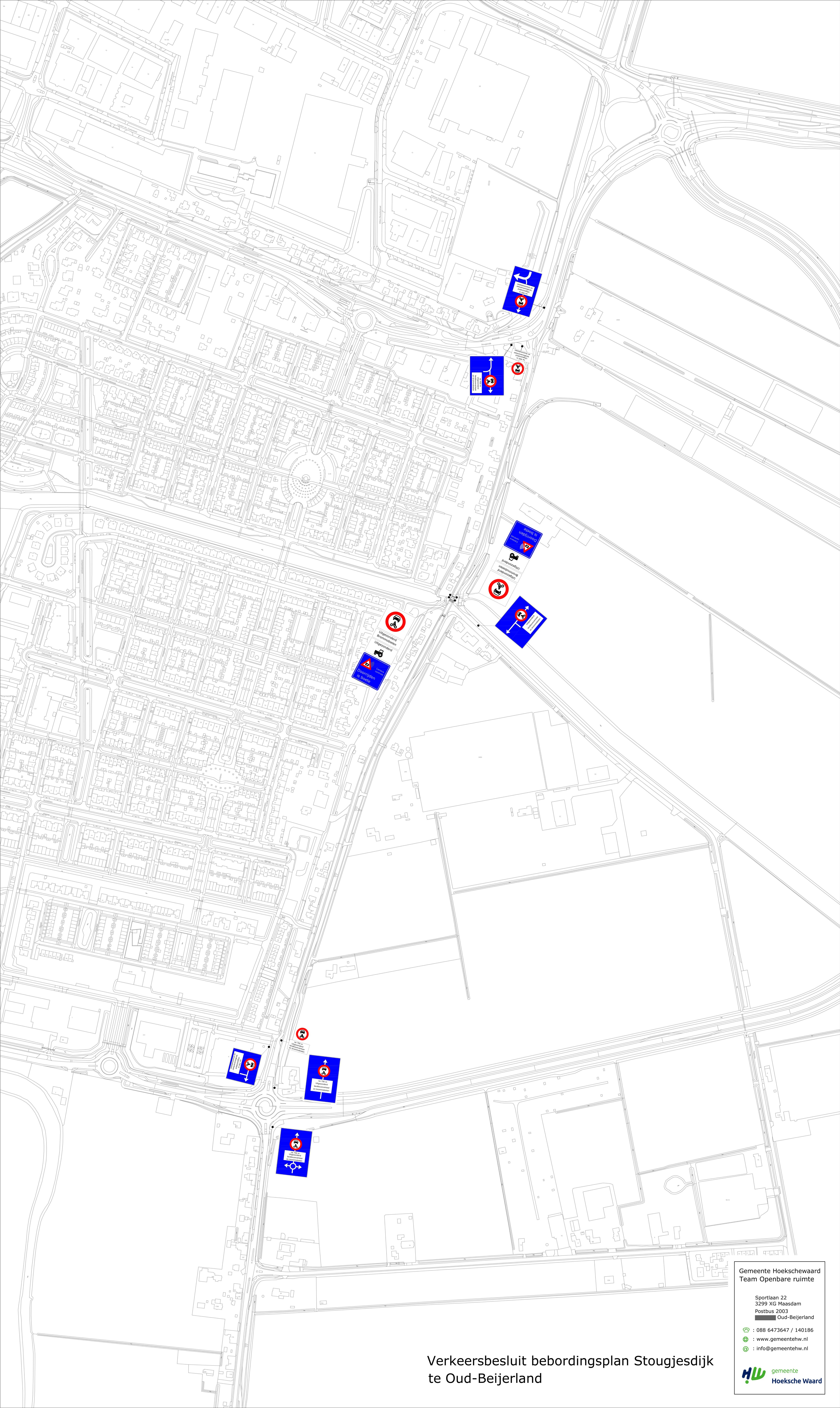
Namens burgemeester en wethouders,

[REDACTED]

Teammanager Openbare Ruimte

Situatieschets en bebordingsplan





Verkeersbesluit bebordingsplan Stougjesdijk
te Oud-Beijerland

Gemeente Hoekschewaard
Team Openbare ruimte

Sportlaan 22
3299 XG Maasdam
Postbus 2003
Oud-Beijerland

☎ : 088 6473647 / 140186
🌐 : www.gemeentehw.nl
✉ : info@gemeentehw.nl



Voorstel

Aan : Driehoek
Van : [REDACTED] en [REDACTED] (extern)
Datum : 21-4-2022

Onderwerp: Inzet camerahandhaving geslotenverklaring Stougjesdijk

Gevraagd besluit

Akkoord te gaan met de camerahandhaving (ANPR-handhaving) op de Stougjesdijk op basis van bijgaand Plan van Aanpak.

Aanleiding

De Stougjesdijk in Oud-Beijerland was een gebiedsontsluitingsweg waar dagelijks 12.000 motorvoertuigen per etmaal reden. De aanleg van een nieuwe rondweg (verlegde Stougjesdijk N217) heeft ervoor gezorgd dat deze weg een andere functie heeft gekregen. De weg maakt vandaag de dag onderdeel uit van een belangrijke fietsroute voor middelbare scholieren.

Na de realisatie van de nieuwe rondweg constateren aanwonenden sluipverkeer via de Stougjesdijk. Het college heeft in april 2012 besloten om maatregelen uit te voeren waarmee het verkeersaanbod verder kon worden teruggedrongen door het instellen van een geslotenverklaring, uitgezonderd bestemmingsverkeer. Ondanks deze maatregel hebben bewoners aangegeven nog steeds overlast te ervaren van doorgaand (sluip)verkeer. In 2018 heeft de gemeente Oud-Beijerland een participatietraject met aanwonenden georganiseerd. Deze consultatie met de omgeving heeft eind 2018 geresulteerd in een besluit van de gemeenteraad om de Stougjesdijk in Oud-Beijerland af te sluiten voor het verkeer, waarbij hulpdiensten en landbouwvoertuigen doorgang moesten behouden.

Controle met camerahandhaving

Eind 2020 is onderzocht hoe deze verkeersafsluiting het beste kan worden uitgevoerd. Een fysieke barrière zoals een pollerinstallatie kan niet worden aangebracht gezien het belang van de bereikbaarheid van hulpdiensten en het bieden van toegang voor landbouwvoertuigen. Alleen het plaatsen van een verkeersbord dat de weg is afgesloten achten wij onvoldoende om een goede naleving te bereiken. Daarnaast is fysieke inzet van handhaving door BOA's voor het creëren van voldoende pakkans geen mogelijkheid. Voor het creëren van een goede naleving van de toekomstige geslotenverklaring is de inzet van camerahandhaving intern afgestemd en geadviseerd.

Inhoud

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 met ANPR-camera's, ingegeven vanuit het leefbaarheids criterium waaronder het voorkomen van sluipverkeer. Het beleidskader Digitale Handhaving Geslotenverklaringen en Voetgangersgebieden (GVVG) geeft de uitgangspunten en randvoorwaarden aan wanneer een gemeente wil gaan handhaven met camera's.

Om te kunnen handhaven met camera is instemming van de lokale driehoek nodig op basis van een Plan van Aanpak. Het Plan van Aanpak geeft invulling aan de door het OM gestelde eisen en randvoorwaarden. We hebben bijgaand Plan van Aanpak opgesteld voor de inzet van camerahandhaving op de Stougjesdijk.

Omdat er sprake is van het nemen van een nieuw verkeersbesluit hebben wij aan de politie advies gevraagd (conform art. 24 BABW). De politie heeft op de verkeermaatregel negatief geadviseerd, omdat de geconstateerde verkeerintensiteiten op de Stougjesdijk laag zijn en er door het ontbreken van politiegegevens aangaande overlastsituaties volgens de politie geen noodzaak bestaat voor het instellen van een geslotenverklaring.

De in 2012 ingestelde geslotenverklaring met een uitzondering voor bestemmingsverkeer is niet handhaafbaar. Door aanhoudende klachten van klachten van aanwonenden heeft de gemeente in 2018 een participatietraject met de omgeving doorlopen. Op basis van dit participatietraject heeft de gemeenteraad (destijds gemeente Oud-Beijerland) in augustus 2018 besloten de Stougjesdijk af te sluiten voor doorgaand verkeer. In 2019 is het kruispunt aan de zijde van de beneden Oostdijk dusdanig aangepast dat alleen het bestemmingsverkeer de Stougjesdijk op mag rijden. De volgende en laatste maatregel zou het afsluiten van de Stougjesdijk zijn, waarmee de overlast door de verkeersintensiteit, de daarbij hoge snelheid wordt weggenomen en de verkeersveiligheid wordt bevorderd. De gemeente acht gezien het doorlopen traject de geslotenverklaring met een sluitende controle op deze locatie daarom noodzakelijk.

Als onderdeel van het (voorgeschreven) proces is het Plan van Aanpak afgestemd met het parket CVOM. Het parket CVOM heeft een goedkeurend advies gegeven op het Plan van Aanpak voor de inzet van camerahandhaving.

We vragen de lokale driehoek om op basis van de informatie in het Plan van Aanpak een integrale afweging te maken.

[REDACTED]

Van: Harry van Waveren
Verzonden: donderdag 14 april 2022 12:29
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Re: afsluiten van Stougjesdijk OBL

Goedemiddag [REDACTED]

Prima om dit met de burgemeester te bespreken.

Ik zou zelf geneigd zijn om de informatie, die van belang is voor de afweging kort in oplegnotitie op te nemen.

- besluit OBL
- eerder genomen maatregelen (o.a. andere aansluiting op de dijk)
- huidige verkeersintensiteiten
-

Anders moet de burgemeester, die zelf uit de stukken gaan filteren.

Dank! Groet, [REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 14 april 2022 10:47
Aan: Harry van Waveren [REDACTED]
CC: [REDACTED]

Onderwerp: afsluiten van Stougjesdijk OBL

Goedemorgen mijnheer [REDACTED]

In navolging van ons overleg van 31 maart 2022 over het afsluiten van de Stougjesdijk te Oud-Beijerland ontvangt u hierbij de documenten die wij voorbereidend ter advisering van de lokale driehoek met u en de burgemeester willen bespreken.

Zoals afgesproken hebben wij een oplegnotitie geschreven waarin kort en bondig de totstandkoming, de situatie beschrijven en wij vragen de lokale driehoek om een integrale afweging te maken.

Graag verneem ik van u of u de oplegnotitie en de documenten nog, voordat wij deze met de burgemeester gaan bespreken, even met u moeten bespreken. Of kunnen wij een afspraak met u en de burgemeester (gezamenlijk) inplannen om dit te bespreken?

Dan dragen wij er zorg voor dat ook de burgemeester de documenten tijdig ontvangt.

Nadat wij dit met u en de burgemeester hebben besproken, gaan wij de documenten aan de lokale driehoek voorleggen.

Ik hoor graag uw reactie, zodat wij via het secretariaat de afspraken kunnen inplannen.

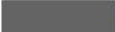
Verder wensen wij u fijne paasdagen toe.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
specialist cultuur- en civieltechniek



Postbus 2003

 Oud-Beijerland

  0

 www.gemeentehw.nl

