



gemeente
TEYLINGEN

TECHNISCHE VRAGEN

Technische vragen worden kort en duidelijk geformuleerd.

Wat zijn technische vragen?

Deze vragen zijn bedoeld om een beter beeld te krijgen van een onderwerp. De vraag is gericht op het verkrijgen van informatie of van een toelichting op een tekst, bijvoorbeeld wetsuitleg. Het gaat daarbij om feiten, niet om opvattingen of nog te maken keuzes. Deze vragen hebben dus geen politieke lading.

U kunt technische vragen en antwoorden insturen naar technischevragen@raadteylingen.nl

Van (naam raadslid) Sybrinne de Vries

Fractie CDA

Datum 18 september 2024

Onderwerp Controle en handhaving verkeersregels en verkeerstekens in de openbare ruimte in Teylingen door BOA's en politie

De technische vragen gaan over:

A. Een geagendeerd onderwerp (bijv. een raadsvoorstel of ingekomen stuk), namelijk:

B. Overige technische vragen
(*Let op: beantwoord ook de vragen onder het volgende kopje*)

Vragen en antwoorden openbaar maken? Ja
Met publiek delen via iBabs

Overige technische vragen:

Zijn de overige vragen urgent? Dan graag een toelichting incl. gewenste datum uiterlijke reactie:
Beantwoordingstermijn is standaard 15 werkdagen.

Overige vragen delen met de raad? Ja
N.B. Technische vragen die horen bij een geagendeerd onderwerp worden standaard gedeeld.

Toelichting technische vragen:

Hier kunt u een inleiding/ aanleiding/ context bij de technische vragen kwijt:

Technische Vragen

1. Welke taken en bevoegdheden hebben BOA's met betrekking tot de controle en handhaving van verkeersregels en verkeerstekens in de openbare ruimte in het algemeen?
[De taken en bevoegdheden staan beschreven in de Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar. In artikel 6 staan de bevoegdheden en taken genoemd.](#)
-



2. Welke taken en bevoegdheden hebben BOA's met betrekking tot de controle en handhaving van verkeersregels en verkeerstekens in de openbare ruimte in Teylingen?

[Artikel 6.2 beleidsregels boa](#)

Het inzetcriterium betekent voor verkeershandhaving dat het te handhaven feit in de openbare ruimte enkel ongemotoriseerd rijdend verkeer betreft, tenzij het gaat om feiten vallend onder onderdeel 10 van Domein I van de bijlage bij de Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaren, te weten de artikelen 4, 5, 6, 8, 10, 28, 57, 60 en 82 RVV, en artikel 62 RVV juncto bijlage I, hoofdstukken C (geslotenverklaring) en D (rijrichting), RVV. Handhaving op het negeren van een C- of D-bord is toegestaan in relatie tot de leefbaarheid, waaronder het tegengaan van overlast door sluipverkeer en het verbeteren van de leefbaarheid door bepaalde gebieden af te sluiten voor (vracht)auto's, zoals de zogeheten milieuzones. Onder rijdend ongemotoriseerd verkeer worden rijdende voertuigen zónder kenteken verstaan, hiervoor is geen handhavingsarrangement nodig.

Boa's kunnen handhaven op de in onderdeel 10 van Domein I, derde paragraaf, van de bijlage bij de Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar, genoemde verkeersovertredingen, als in een gedeeld handhavingsarrangement de voorwaarden waaronder de handhaving zal plaatsvinden zijn besproken. Een handhavingsarrangement maakt inzichtelijk wanneer, door wie, met welk juridisch instrumentarium en met welke consequenties wordt opgetreden.

De taken en bevoegdheden staan beschreven in de Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar. In artikel 6.2 staan de bevoegdheden en taken genoemd. In Teylingen beschikken de BOA's ook over deze bevoegdheden.

3. Waarin verschillen die taken en bevoegdheden met die van de politie in het algemeen en, meer specifiek, in Teylingen?

[In de Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar, artikel 2](#), staat dat een boa in beginsel geen integrale handhaver is met algemene opsporingsbevoegdheid. De boa heeft een specifieke, afgebakende taak waarvoor hij gericht opgeleid kan worden.

4. Wanneer c.q. in welk jaar is er een daadwerkelijke uitbreiding geweest van het aantal BOA's in Teylingen?

[In 2019 en 2020 zijn het aantal boa's uitgebreid van 3,4 naar 5 boa's.](#)

5. Hoeveel BOA's waren er vóór de uitbreiding en wat is thans de totale formatie voor Teylingen en fte en aantallen BOA's?

[In 2017 had Teylingen de beschikking over 3,4 fte BOA capaciteit. Dit is in 2019 uitgebreid naar 4,4 fte en in 2020 naar 5 fte.](#)

6. Van hoeveel uren inzet controle en handhaving van BOA's was sprake in Teylingen in de jaren 2021, 2022, 2023 en tot en met medio 2024, uitgesplitst naar de 3 kernen van Teylingen en hoeveel daarvan, zowel absoluut als relatief, voor de controle en handhaving op verkeersregels en verkeerstekens?

[Zoals beschreven in de urenregistratie](#)

2021	absoluut	relatief	
	380	293	stilstaand verkeer algemeen
	380	163	blauwe zone
2022	180	277	stilstaand verkeer algemeen
	250	60	blauwe zone
2023	350	147	stilstaand verkeer algemeen
	160	67	blauwe zone
2024	270	212	stilstaand verkeer algemeen (tot heden)
	210	115	blauwe zone (tot heden)



7. Hoeveel sancties/boetes door BOA's zijn er getroffen in diezelfde jaren, uitgesplitst naar de 3 kernen, waar het betreft de controle en handhaving op verkeersregels en verkeerstekens?

Onderstaande informatie kunt u vinden in de evaluatie van het HUP. Ze zijn niet uitgesplitst per kern.

2021

Negeren parkeerverbod / foutief parkeren: 117

Blauwe zone: 172

Geen invalideparkeerkaart: 3

Gevaarlijk/hinderlijk parkeren: 4

Stilstaan op de stoep of fietspad met een auto: 8

2022

Negeren parkeerverbod / foutief parkeren: 84

Blauwe zone: 63

Geen invalideparkeerkaart: 7

Gevaarlijk/hinderlijk parkeren: 1

Stilstaan op de stoep of fietspad met een auto: 11

2023

Negeren parkeerverbod / foutief parkeren: 26

Blauwe zone: 107

Als snorfietser het onverplichte fietspad gebruiken 3

Fietsen over het trottoir 6

Gevaarlijk/hinderlijk parkeren: 1

Stilstaan op de stoep of fietspad met een auto: 9

8. Van hoeveel uren inzet controle en handhaving van de politie was sprake in Teylingen in de jaren 2021, 2022, 2023 en tot en met medio 2024, uitgesplitst naar de 3 kernen van Teylingen en hoeveel daarvan, zowel absoluut als relatief, voor de controle en handhaving op verkeersregels en verkeerstekens?

De politie hanteert een andere wijze van registreren. Het is niet mogelijk om deze cijfers te produceren.

9. Hoeveel sancties/boetes door de politie zijn er getroffen in diezelfde jaren, uitgesplitst naar de 3 kernen, waar het betreft de controle en handhaving op verkeersregels en verkeerstekens?

Op de site van het CJIB kunt u de gegevens opvragen van het aantal uitgeschreven sancties per jaar per gemeente. ([Jaarcijfers feitgecodeerde zaken | CJIB.nl](#))

10. Kunnen BOA's effectief controleren en handhaven op verkeersregels en verkeerstekens waar het rijdend verkeer betreft, zoals bijvoorbeeld in de Hoofdstraat van Sassenheim (maximale snelheid toegestaan van 15 km/uur én geen scooters en brommers in de Hoofdstraat vanaf ter hoogte van Nozems en in omgekeerde richting) waar deze regels en tekens massaal door vooral scooterrijders, maar e- en fatbikes, aan de laars worden gelapt?

De boa's zijn niet bevoegd om te handhaven op snelheid. Zij zijn bevoegd om te handhaven op rijdend verkeer te weten op de artikelen 4, 5, 6, 8, 10, 28, 57, 60 en 82 RVV, en artikel 62 RVV juncto bijlage I, hoofdstukken C (geslotenverklaring) en D (rijrichting), RVV. Handhaving op het negeren van een C- of D-bord is toegestaan in relatie tot de leefbaarheid. In het verkeersbesluit wat ten grondslag ligt voor wat betreft de handhaving zal dan het woord leefbaarheid moeten worden gebruikt en niet het woord veiligheid. Bij het woord veiligheid is het alleen aan de politie om te handhaven op deze overtredingen.



11. Kunnen BOA's effectief controleren en handhaven op verkeersregels en verkeerstekens waar het rijdend verkeer (fietsers, e- en fatbikes en scooters) betreft in het park Rusthoff? Zo nee, waarom kunnen zij dat niet?
[De BOA's zijn bevoegd om te handhaven op het bord G7. \(blauw bord met groot en klein poppetje\). Dit bord is aanwezig bij de ingangen van park Rusthoff.](#)
 12. Hoeveel keer en in uren heeft de politie in de jaren 2021, 2022, 2023 en tot en met medio 2024 in het park Rusthoff gepatrouilleerd en gecontroleerd en gehandhaafd op rijdend verkeer, zoals in de voorgaande vraag bedoeld? Tot hoeveel daadwerkelijke sancties/boetes heeft dat geleid in die genoemde jaren?
[De politie hanteert een andere wijze van registreren. Het is niet mogelijk om deze cijfers te produceren. Voor eventuele sancties verwijst ik u naar het CJIB.](#)
 13. Is de politie in Teylingen zich in de genoemde jaren minder op verkeershandhaving gaan richten en zo ja, is die verminderde inzet opgevangen door extra inzet van de (uitgebreide) formatie BOA's? Zo ja, kan dit zichtbaar gemaakt worden in de cijfers?
[De politie is zich niet minder op verkeershandhaving gaan richten. Ze verdelen de inzet meer aan de hand van de capaciteit. Daarnaast is er inderdaad een Team Verkeer van de eenheid die geregeld controles uitvoert. Dit is ook wederom niet in cijfers te produceren.](#)
 14. Welke set aan afspraken c.q. handhavingsarrangement is er gemaakt in Teylingen tussen de BOA's en de politie, zodat sprake is van een hechte samenwerking waarbij bestaande lacunes in de bevoegdheden van de BOA's in de openbare ruimte (zoals het kennelijk niet kunnen controleren en handhaven op rijdend verkeer) effectief kunnen worden opgevangen door de politie?
[Er zijn op dit moment géén vastgelegde afspraken tussen politie en handhaving over de inzet van bevoegdheden.](#)
 15. Kunnen en worden deze afspraken c.q. het handhavingsarrangement ook daadwerkelijk gevolgd en nagekomen? Zo nee, wat is daarvan de oorzaak en wat betekent dat concreet voor de controle en handhaving door BOA's en politie?
[Nee, concreet betekent dit dat politie en de BOA's beiden hun eigen taken uitvoeren, zowel op bevoegdheden en capaciteit. Hierin wordt veelvuldig gebruik gemaakt van de kennis, expertise en bevoegdheden van beide partijen.](#)
 16. Kan de in vraag 14 genoemde set aan afspraken c.q. handhavingsarrangement worden aangepast, zodat de samenwerking tussen politie en BOA's in Teylingen (verder) kan worden geoptimaliseerd?
[Er zijn nog geen vastgelegde afspraken. Hierdoor is de mogelijkheid tot optimalisatie nog onbekend. Zonder deze afspraken is het doel van politie en BOA's altijd om zo optimaal mogelijk te werken.](#)
 17. Kan deze optimalisatie er op gericht worden dat de BOA's (nog) meer ingezet worden op taken waartoe zij wel bevoegd zijn en die meer uren bij de politie vrijspelen, zodat zij daadwerkelijk (extra) kunnen controleren en handhaven op de verkeersregels en verkeerstekens? Om hoeveel vrijgespeelde uren zou het daarbij kunnen gaan?
[Aangezien de afspraken nog niet zijn vastgelegd is het onduidelijk of optimalisatie mogelijk is. Ook is nog niet bekend of dit uren vrij gaat spelen.](#)
 18. Op welke onderdelen kan die optimalisatie plaatsvinden en wanneer kan dat gerealiseerd zijn?
[Optimalisatie is wenselijk op ieder onderdeel. Het proces van optimalisatie is niet aan tijd gebonden.](#)
-



19. Indien BOA's niet effectief kunnen controleren op verkeersregels en verkeerstekens waar het rijdend verkeer betreft, zijn er gemeenten in ons land, waarvoor een uitzonderingspositie/ontheffing geldt, al dan niet experimenteel, en waar BOA's die taken en bevoegdheden wel hebben? Welke gemeenten zijn dat?
[Er zijn meerdere pilots gedraaid in meerdere gemeenten. Dit betreft dan de pilot op handhaving in het verkeer. Hiervoor verwijs ik u naar de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. \(www.vng.nl\)](#)
20. Indien gemeenten een uitzonderingspositie/ontheffing voor hun BOA's hebben gekregen, zoals in de voorgaande vraag bedoeld, hoe precies en van wie hebben zij die verkregen?
[Dit betrof een pilot. Dit is gedaan in samenwerking met OM, politie en het ministerie van V&J en de betrokken gemeenten.](#)
21. Is overwogen ook voor Teylingen een dergelijke uitzonderingspositie te verkrijgen en zo ja, wat is daarop de inzet geweest? Zo nee, waarom is dat niet overwogen?
[De pilot is uitgezet binnen grotere gemeenten. Sinds 1 januari 2024 is dit landelijk beleid geworden. Aan dit beleid is het handhavingsarrangement gekoppeld voor de uitbreiding van de bevoegdheden. Op dit moment wordt onderzocht hoe we voor onze gemeente een goed handhavingsarrangement kunnen samenstellen.](#)
22. Indien BOA's de verkeerstekens en verkeersregels in het park Rusthoff niet effectief kunnen controleren en handhaven waar het rijdend verkeer betreft, zoals hiervoor genoemd, zijn dan andere verkeersmaatregelen denk- en realiseerbaar, zoals bijvoorbeeld een verbod om zich met fietsen, e- en fatbikes en scooters in het park te bevinden, waarop door BOA's wel effectief gecontroleerd en gehandhaafd kan worden?
[Hiervoor kan binnen de APV van de gemeente Teylingen, bijvoorbeeld: Artikel 5:33 Bepanking verkeer in natuurgebieden.](#)
[Ook kan gekeken worden naar het fysiek bemoeilijken van de locaties waar dit wenselijk is.](#)
23. Welke bestuurlijke en juridische stappen zijn nodig om tot een dergelijk verbod te komen in park Rusthoff in Sassenheim, maar ook elders op soortgelijke plaatsen in Teylingen?
[Kenbaar maken middels bebording door de gemeente. Als besloten is dat er inderdaad gebruik gemaakt gaat worden van het APV artikel.](#)
24. Door een BOA kan een bestuurlijke bekeuring c.q. strafbeschikking worden opgelegd voor bepaalde overtredingen, zoals bijvoorbeeld het verkeerd aanbieden van huisvuil. Is dit tevens mogelijk voor overtredingen van verkeersregels en verkeerstekens?
[Eenvoudige overtredingen kunnen middels een strafbeschikking worden afgehandeld. Het CJIB is dan het orgaan die deze afhandeling doet. Bij bezwaar zal vanuit het OM aanvullende informatie worden opgevraagd. Bestuurlijke handhaving is van toepassing op betaald parkeren. Deze maatregel is niet van toepassing in de gemeente Teylingen.](#)
25. Wanneer het komend voorjaar, uiterlijk vóór de start van het terrasseizoen, het voorgenomen Verkeersbesluit geldend en effectief is én de Hoofdstraat in het centrum winkelgebied in Sassenheim daarop is ingericht, zal dan direct effectief gecontroleerd en daadwerkelijk gehandhaafd worden door nauw met elkaar werkende BOA's en politie, conform afspraak met de gemeenteraad, waardoor er geen sprake zal zijn van lacunes in de controle en handhaving?
[Als het verkeersbesluit geldend en effectief is, dan zal er door politie en BOA's gecontroleerd worden. Hierbij zal dan gebruik gemaakt worden van de](#)
-



bevoegdheden die op dat moment aan hen zijn toegekend. Dit zal dan ook gebeuren conform de gemaakte afspraken met de gemeenteraad. De politie en BOA's werken op dit moment al nauw samen en zorgen samen voor een veilige en leefbare gemeente.

26. Is handhaving door BOA's en of politie tevens mogelijk door het uitdelen van bestuurlijke bekeuringen c.q. strafbeschikkingen of dat anderszins juridisch houdbare constructies mogelijk zijn waarbij de opbrengst van deze bekeuringen van verkeersovertredingen ten goede komt aan de gemeentekas?
Het is niet mogelijk om verkeersovertredingen af te handelen ten behoeve van de gemeentekas.
27. Indien mogelijk, welke juridische en bestuurlijke stappen zijn daarvoor noodzakelijk?
Niet van toepassing
-

Bijlagen:

Nadere toelichting technische vragen

Voor het stellen van technische vragen is het handig om eerst de volgende vragen aan uzelf te stellen:

- Is het mogelijk om zelf deze informatie op te zoeken?
- Met welk doel stel ik deze technische vragen? Past dit bij mijn rol als raadslid?
- Helpt het stellen van deze technische vragen het besluitvormingsproces?

Beantwoordingstermijn

Technische vragen vallen uiteen in twee soorten met aparte beantwoordingstermijnen:

- Technische vragen over geagendeerde onderwerpen (beantwoordingstermijn max. 3 werkdagen);
- Overige technische vragen: vragen over onderwerpen die (nog) niet op de agenda staan (beantwoordingstermijn max. 15 werkdagen, tenzij de vragen urgent zijn).