

Toelichting in een aantal stappen

1. Art. 62 RVV1990 bepaalt dat weggebruikers verplicht zijn om gevolg te geven aan verkeerstekens en onderborden die een gebod of verbod inhouden, zoals het bord (C7) van de geslotenverklaring voor vrachtverkeer bij de Hollevoeterbrug. (Art. 92 RVV1990 bepaalt vervolgens dat overtreding van een dergelijk gebod of verbod een strafbaar feit betreft.)
2. Art. 6.4 onder punt 16 van de Beleidsregels buitengewoon opsporingsambtenaar bepaalt (o.m.) dat BOA's in het domein openbare ruimte opsporingsbevoegd zijn (en dus handhavingsbevoegdheid hebben) t.a.v. overtredingen van het hierboven genoemde artikel 62 RVV1990 met betrekking tot categorie C borden (zoals de geslotenverklaring) in relatie tot de leefbaarheid, waaronder het tegengaan van overlast door sluiptverkeer en het verbeteren van de leefbaarheid door bepaalde gebieden af te sluiten voor (vracht) auto's.

Gegeven het feit dat de gemeentelijke BOA's in het domein openbare ruimte dus handhavingsbevoegd zijn, moet om een verkeersteken (in dit geval een geslotenverklaring voor vrachtverkeer) geplaatst zijn met een onderliggend verkeersbesluit dat voldoet aan de wettelijke motiveringseisen, zodat in dit geval de motivering in relatie staat tot de leefbaarheid, waaronder het tegengaan van sluiptverkeer. Het thans aan het verkeersbesluit onderliggende verkeersbesluit is gemotiveerd op grond van verkeersveiligheid en niet op grond van leefbaarheid.

Conclusie:

- **Oorzaak niet-handhaving zit dus niet in handhavingsbevoegdheid BOA's, de BOA's zijn in beginsel en in het algemeen bevoegd tot handhaving van geslotenverklaringen voor vrachtverkeer in relatie tot de leefbaarheid.**
- **Oorzaak niet-handhaving ligt (althans vanuit de gemeente) in een verkeerd gemotiveerd verkeersbesluit.**