

# 1. Samenvatting / schematische weergave van de intensiveringen

In de kabinetsreactie op het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) verkeershandhaving is aangekondigd dat de ministers van Infrastructuur en Milieu (IenM) en Veiligheid en Justitie (VenJ) elke 2 jaar een plan opstellen om de verkeersveiligheid en de inzet op de drie E's (Engineering, Education en Enforcement) op landelijk niveau meer integraal te bezien. In het onderhavige plan, dat ziet op de periode juni 2017 t/m mei 2019, wordt beschreven hoe de afweging plaatsvindt, wat er in de komende periode zal worden gedaan op het gebied van verkeershandhaving in relatie tot het veiliger maken van de infrastructuur, welke campagnes worden gevoerd en welke inzet op het gebied van verkeershandhaving zal plaatsvinden. Het doel van de inzet is het vergroten van de verkeersveiligheid en een afname van het aantal verkeersslachtoffers.

In het plan wordt ingegaan op de bestaande overlegstructuren en de inzet op verkeershandhaving in relatie tot infrastructuur en voorlichting. De huidige inzet betreft bijvoorbeeld reeds voorgenomen infrastructurele aanpassingen, lopende campagnes en de huidige inzet op verkeershandhaving, waaronder de inzet van de politie, de trajectcontroles, de digitale flitspalen en de registervergelijkingen APK en onverzekerd rijden. Naast de huidige inzet worden er een aantal intensiveringen/acties in het plan aangekondigd. Deze intensiveringen/acties zijn hieronder schematisch weergegeven.

Er moet nadrukkelijk onderscheid worden gemaakt tussen dit plan, dat elke twee jaar wordt opgesteld, en het Strategisch plan verkeersveiligheid dat het bredere verkeersveiligheidsbeleid van 2018 - 2030 omvat. In het strategisch plan zullen op basis van analyses en trends ambities en doelstellingen voor de toekomst worden geformuleerd. Voor het strategisch plan worden dit jaar de bouwstenen ontwikkeld. In het strategisch plan zal - onder andere - breder worden ingegaan op de inrichting van de wegen, voertuigen en technologische oplossingen, educatie, voorlichting en training (ook met behulp van techniek). Ook de verkeershandhaving zal aan de orde komen. Het strategisch plan zal in 2018 naar de Kamer worden gestuurd.

Het onderhavige plan is de eerste versie. Het strategisch plan verkeersveiligheid zal input vormen voor het volgende plan.

	<b>Doel</b>	<b>Acties</b>
<b>Afweging verkeershandhaving in relatie tot infrastructuur en voorlichting</b> (hoofdstuk 3)	Om het beleid op het gebied van verkeersveiligheid zo goed mogelijk vorm te geven, is het van belang dat er een goede afweging plaatsvindt van verkeershandhaving in relatie tot infrastructuur en voorlichting. Om dat te bereiken is goede samenwerking en afstemming nodig op gemeentelijk, provinciaal en landelijk niveau.	Landelijk niveau: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inzetten op risicogestuurd beleid door RWS op het hoofdwegennet</li> <li>• Overleg tussen de overheden</li> <li>• Versterken van de stuurgroep van RWS, OM en politie</li> <li>• Ketenoverleg verkeershandhaving</li> </ul> Regionaal/lokaal niveau (uitwerken in het kader van het strategisch plan): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Brede regionale stuurgroepen verkeersveiligheid</li> <li>• Agenderen van verkeersveiligheid als prioriteit bij de nieuwe Veiligheidsagenda</li> <li>• Benadrukken van belang verkeersveiligheid en de verantwoordelijkheid voor de afweging van de 3 E's bij Regioburgemeesters, VNG, OM en politie met het oog op de driehoek en als onderdeel van de integrale veiligheidsplannen</li> <li>• Verbinding leggen met risicogestuurd beleid door de wegbeheerders</li> <li>• (Indien mogelijk) versterking rol van de verantwoordelijke wethouder</li> </ul>
<b>Engineering</b> (hoofdstuk 4)	Door goede inrichting van de infrastructuur worden ongelukken voorkomen en	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RWS heeft een kader verkeersveiligheid ontwikkeld waarin is beschreven hoe de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet</li> </ul>

	worden weggebruikers ertoe bewogen zich aan de regels te houden.	wordt geborgd <ul style="list-style-type: none"> <li>• In bijlage 1 is een overzicht van de maatregelen opgenomen die de komende jaren op het hoofdwegennet worden uitgevoerd<sup>1</sup></li> </ul>
<b>Education</b> (hoofdstuk 5)	Campagnes zijn gericht op gedragsverandering.	Voor 2017 zijn er campagnes over de volgende thema's: <ul style="list-style-type: none"> <li>• snelheidsovertredingen op het onderliggend wegennet;</li> <li>• afleiding door smartphones in het verkeer (zowel auto als fiets);</li> <li>• rijden met alcohol op (BOB);</li> <li>• onverlicht fietsen.</li> </ul>
<b>Enforcement</b> (hoofdstuk 6)	Verkeershandhaving dient ertoe te controleren of verkeersdeelnemers zich aan de regels houden en op te treden als dit niet het geval is.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• extra inzet van en betere sturing op de teams Verkeer</li> <li>• meer aandacht voor verkeershandhaving door de basisteams in overleg met het gezag</li> <li>• meer aandacht voor staandhoudingen</li> <li>• hoge operationaliteit van de flitspalen en trajectcontroles</li> <li>• plaatsen van trajectcontroles op N-wegen op plekken waar de geldende snelheidslimiet wordt overschreden</li> </ul>

<sup>1</sup> De besluitvorming op provinciaal en gemeentelijk niveau verschilt per provincie/gemeente waardoor hier geen eenduidig beeld van te geven is.

## 2. Inleiding

Het verkeersveiligheidsbeleid is vormgegeven volgens de visie Duurzaam Veilig. De visie Duurzaam Veilig is, samen met de pijlers samenwerking en integrale aanpak, ook het uitgangspunt geweest bij het opstellen van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 – 2020. In deze visie wordt uitgegaan van drie aspecten die worden aangeduid met de Engelse termen "Engineering" (inrichting van de infrastructuur en veilig ontwerp van voertuigen), "Education" (educatie en voorlichting) en "Enforcement" (handhaving), ook wel de drie E's genoemd. Volgens de visie resulteert engineering in de meest permanente gedragsverandering van verkeersdeelnemers. Het gaat hierbij om infrastructurele aanpassingen en technische oplossingen in voertuigen. Naast engineering zijn voorlichting en educatie (Education) belangrijke instrumenten voor gedragsverandering. Door voorlichting en educatie zijn verkeersdeelnemers bekend met de verkeersregels, zich bewust van risico's en goed voorbereid op situaties die ze in het verkeer kunnen tegenkomen. Daarna komt handhaving (Enforcement) in beeld. Verkeershandhaving dient ertoe om te controleren of verkeersdeelnemers zich aan de regels houden en op te treden als dit niet het geval is.

Nederland hanteert de volgende doelstellingen voor verkeersveiligheid:

- Maximaal 500 verkeersdoden in 2020
- Maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020

Deze doelstellingen zijn vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 – 2020. De ontwikkelingen en trends in het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden worden jaarlijks gemonitord, geanalyseerd en aan Uw Kamer gemeld. Op basis hiervan wordt het verkeersveiligheidsbeleid geactualiseerd.

Aan Uw Kamer is afgelopen jaren gemeld dat het halen van de doelstellingen sterk onder druk staat, met name bij het aantal ernstig verkeersgewonden neemt het aantal slachtoffers al jaren toe.<sup>2</sup> Daarom is besloten om het opstellen van het volgende strategisch plan verkeersveiligheid, dat oorspronkelijk was voorzien in 2020, naar voren te halen. De voorbereidingen van het nieuwe strategisch plan verkeersveiligheid zijn reeds gestart. In het strategisch plan zal centraal komen te staan dat de overheden zich gezamenlijk gaan inzetten voor een risicogestuurde aanpak. Deze aanpak biedt goede mogelijkheden tot een betere afstemming tussen wegbeheerders en OM en politie te komen als het gaat om besluitvorming en inzet op de drie E's.

Om de verkeersveiligheid en de drie E's op landelijk niveau meer integraal te bezien, is daarnaast in het kader van de kabinetsreactie op het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) verkeershandhaving afgesproken dat de ministeries van Infrastructuur en Milieu (IenM) en Veiligheid en Justitie (VenJ) elke 2 jaar een plan opstellen waarin wordt ingegaan op de drie E's.<sup>3</sup> Het onderhavige plan is de eerste versie en ziet op de periode juni 2017 t/m mei 2019. In het plan wordt beschreven wat er in de komende periode zal worden gedaan op het gebied van verkeershandhaving in relatie tot het veiliger maken van de infrastructuur, welke campagnes worden gevoerd en welke inzet op het gebied van verkeershandhaving zal plaatsvinden. De inzet op de drie gebieden wordt door IenM en VenJ gemonitord en geëvalueerd. De uitkomsten hiervan vormen voeding voor het volgende plan.

Het onderhavige plan betekent ook niet dat de inzet op de drie E's de komende twee jaar met dit plan helemaal vastligt. Er is ruimte voor nieuwe (nog niet voorziene) initiatieven die ertoe leiden dat het stelsel op korte termijn verbetert. De uitkomsten van verschillende initiatieven, de monitoring en evaluatie van het ingezette beleid en het strategisch plan verkeersveiligheid zullen worden gebruikt bij het opstellen van het volgende plan (over de periode juni 2019 t/m mei 2021).

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 29398, nr. 478 en Kamerstuk 29398, nr. 544

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 546

### **3. Overlegstructuren en afweging verkeershandhaving in relatie tot infrastructuur en voorlichting**

De verantwoordelijkheden en keuze voor de inzet op de drie E's liggen in verschillende handen. Op Rijksniveau geldt dat het beleid omtrent Engineering (infrastructuur) en Education (educatie en voorlichting) de verantwoordelijkheid is van de minister van IenM en het beleid ten aanzien van Enforcement (verkeershandhaving) van de minister van VenJ. Op provinciaal en gemeentelijk niveau zijn de wegbeheerders (de provincies, gemeenten en waterschappen) verantwoordelijk voor de infrastructurele aanpassingen en voorlichting en wordt de inzet op handhaving onder meer in de driehoek bepaald (burgemeester, Openbaar Ministerie (OM) en politie).

Om het beleid op het gebied van verkeersveiligheid zo goed mogelijk vorm te geven, is het van belang dat er een goede afweging van de drie E's plaatsvindt. Om dat te bereiken is goede samenwerking en afstemming nodig op gemeentelijk, provinciaal en landelijk niveau. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verschillende ontwikkelingen en overleggen die in dit kader plaatsvinden.

#### **3.1 Landelijk niveau en contact met de decentrale overheden**

Het verkeersveiligheidsbeleid wordt bepaald aan de hand van de ontwikkelingen en trends in het aantal verkeersdoden en gewonden, lokale verkeersveiligheidsanalyses en analyses van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken naar de weginrichting, het soort voertuig dat betrokken is geweest bij een ongeval, de doelgroep en de gedraging. Op basis hiervan kan worden bepaald welke maatregelen nodig zijn en welke afweging daarbij moet plaatsvinden.

Als reactie op de toename van het aantal ernstig verkeersgewonden en een verkenning van SWOV in 2011, is de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid uitgebracht, als aanvulling op het Strategisch plan verkeersveiligheid 2008-2020. Daarbij is gekozen het beleid te richten op een aantal specifieke (kwetsbare) doelgroepen:

- Fietsers (maatregel Aanpak Veilig fietsen)
- Ouderen (maatregel Blijf Veilig Mobiel)
- Jonge beginnende bestuurders (maatregel 2todrive, meer rijervaring voor jongeren).

In 2015 is een tweede verkenning uitgebracht door SWOV waaruit blijkt dat bij huidig beleid het doel van maximaal 500 doden in 2020 haalbaar is, maar het aantal van maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020 zowel in 2020 als in 2030 niet wordt gehaald. Er is dus een nieuwe impuls nodig om te komen tot effectievere maatregelen. Daarom is besloten het volgende strategisch plan verkeersveiligheid, dat oorspronkelijk was voorzien in 2020, naar voren te halen.

#### *Overleg met IPO en VNG*

De overheden (rijk, provincies, gemeenten) zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het halen van de doelstellingen voor verkeersveiligheid (max. 500 verkeersdoden en 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020). Mede naar aanleiding van het toenemende aantal verkeersslachtoffers zijn de overheden nauwer gaan samenwerken. Het ministerie van IenM heeft regelmatig op strategisch niveau overleg met het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) over de beleidsmatige vragen. Het ambtelijk overleg tussen de overheden wordt vormgegeven in het kernteam verkeersveiligheid. VenJ maakt hier sinds kort ook onderdeel van uit. Daarnaast is er een bestuurlijk overleg waarin ook beleidsmatige vragen aan de orde worden gesteld.

Het verkeersveiligheidsbeleid is gedecentraliseerd, provincies en gemeenten besluiten zelf over de aanpak van verkeersveiligheid en de inzet van mensen en middelen op regionaal en lokaal niveau. Daarbij hebben provincies een regiefunctie gekregen, zij hebben budget ontvangen voor verkeer en vervoerbeleid (per 1 januari 2017 is dat onderdeel geworden van het provinciefonds) waaruit zij ook middelen beschikbaar stellen voor verbetering van de verkeersveiligheid op gemeentelijke

wegen. Provincies en gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor aanpassing van de infrastructuur en inzet van educatie en campagnes.

#### *Risicogestuurd beleid*

De overheden hebben besloten samen een nieuwe koers in te slaan. Die houdt in dat de overheden meer inzetten op een risicogestuurde benadering. In 2016 is het kernteam gestart met het gezamenlijk onderzoeken en vormgeven van deze risicogestuurde aanpak. Deze manier van werken dient ertoe dat de wegbeheerder meer systematisch in kaart brengt op welke wegen de verkeersveiligheid moet worden verbeterd en welke maatregelen daarvoor nodig zijn. Die maatregelen liggen zowel op het gebied van infrastructuur als op het gebied van gedrag. Het uitgangspunt van de risicogestuurde aanpak is dat niet alleen wordt gekeken naar ongevallen die hebben plaatsgevonden, maar dat vooral wordt gekeken hoe mogelijke ongevallen kunnen worden voorkomen. De aanpak wordt in drie stappen vormgegeven:

1. In kaart brengen van informatie (over het wegennet) aan de hand van vier risicofactoren die een bewezen bijdrage leveren aan verkeersveiligheid: weginfrastructuur, fietsinfrastructuur, alcohol en snelheid.
2. Het maken van een afweging door de wegbeheerder over welke indicator op zijn wegennet het grootste risico oplevert.
3. Onderzoeken welke maatregel het beste past bij het risicoprofiel van een weg. Hierbij kan gedacht worden aan een infrastructurele maatregel, maar ook aan educatie, communicatie of handhaving.

In de brief van 12 december 2016<sup>4</sup> is nader op de risicogestuurde aanpak ingegaan.

#### *Stuurgroep van Rijkswaterstaat, OM en politie*

Op landelijk niveau is er een stuurgroep Verkeer waarin Rijkswaterstaat (RWS), het OM en de politie zitting hebben. In de stuurgroep wordt onder meer gesproken over infrastructurele aanpassingen die worden voorzien op het hoofdwegennet en over de handhaving op deze wegen. Omdat de capaciteit van de politie beperkt is, is het van belang dat er een goede analyse plaatsvindt van nut en noodzaak van handhaving door de politie op het hoofdwegennet.

RWS heeft concrete informatie over de wegen waarvan de verkeersveiligheid moet worden verbeterd en de maatregelen die daarvoor nodig zijn. Deze informatie is gebaseerd op zowel de ongevalsgegevens als de risicogestuurde benadering, waaronder inspecties e.d. die regelmatig worden uitgevoerd. Ook de politie werkt informatiegestuurd. Dit houdt in dat handhaving met name plaats vindt op wegen waar sprake is van een verkeersonveilige situatie. Om deze locaties te bepalen wordt jaarlijks een verkeersonveiligheidsanalyse uitgevoerd op basis waarvan het risicocijfer per wegvak wordt bepaald. Op basis van de analyse en de informatie over de snelheden worden de meest onveilige wegvakken/wegen geselecteerd waar met handhaving een bijdrage geleverd kan worden aan het vergroten van de verkeersveiligheid.

Door de informatie van RWS en de politie bij elkaar te leggen, ontstaat een beter beeld van de verkeersonveilige locaties en de maatregelen die moeten worden genomen. Aan de hand van deze informatie kan de inzet van de politie op het hoofdwegennet concreter worden bepaald. De analyse en de inzet van de verschillende maatregelen (waaronder de inzet van de politie) worden vervolgens besproken in de stuurgroep (van RWS, OM en politie).

#### *Overige overleggen*

Naast de genoemde overleggen vinden er op landelijk niveau verschillende andere overleggen plaats waarin over de verkeersveiligheid wordt gesproken:

- Er vindt periodiek overleg plaats tussen de ministeries van IenM en VenJ over de maatregelen die worden genomen om de verkeersveiligheid te vergroten.
- Er is een ketenoverleg verkeershandhaving ingesteld. In het ketenoverleg wordt structureel en op meer strategisch niveau gesproken over de bijdrage van verkeershandhaving aan de verkeersveiligheid en over de uitvoering van verschillende

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 29398, nr. 544

maatregelen. Partijen die deelnemen aan het ketenoverleg zijn het ministerie van IenM, het ministerie van VenJ, het OM, de politie, het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), het Centraal Bureau Rijvaardigheid (CBR), de Dienst Wegverkeer (RDW) en de Justitiële Informatiedienst (Justid).

### 3.2 Regionaal niveau

De provincies hebben een visiedocument opgesteld voor de periode 2015-2019. De gezamenlijke visie van de provincies op het gebied van verkeersveiligheid luidt:

*“Wij, de provincies als wegbeheerders en als regionale regisseurs verkeersveiligheid, blijven de verkeersveiligheid actief verbeteren. Onze ‘vision statement’ is daarbij: iedere verkeersdeelnemer moet weer veilig thuiskomen! Wij voelen ons daarvoor verantwoordelijk en willen daar op een transparante en kosteneffectieve wijze aan werken. Omdat het huidige beleid niet meer voldoende werkt, willen wij meer proactief beleid gaan voeren: sturen op risico's in plaats van reageren op verkeersongevallen.”*

Gewenst eindbeeld van de provincies is een verschuiving van de koers, van reactief beleid (onveiligheid in kaart brengen aan de hand van ongevals cijfers) naar proactief beleid waarbij preventie meer gewicht krijgt. Om ongevallen te voorkomen, is een proactieve en integrale benadering nodig. Er zijn veel verschillende partijen betrokken, ieder vanuit een andere rol of verantwoordelijkheid. Er dient een gedeelde verantwoordelijkheid te worden gecreëerd. Dat betekent niet alleen kijken naar het aantal slachtoffers, maar vooral kijken naar het totaal aan elementen dat verkeersonveiligheid kan beïnvloeden (risicofactoren).

De provincies willen hun netwerk, zo goed als mogelijk, aanpassen tot een duurzaam verkeersveilig netwerk. Als regisseur gaan ze zich inzetten om samen met hun partners de verkeersveiligheid in de gehele provincie te verbeteren. Dit doen ze door naast infrastructurele aanpassingen niet-infrastructurele maatregelen voor verbetering van de verkeersveiligheid in te zetten. De juiste infrastructuur kan een deel van het onveilige gedrag voorkomen, maar niet alles.

#### *Regionale stuurgroepen*

Inmiddels hebben 5 van de 10 regio's een stuurgroep verkeer. Deze stuurgroep is per regio anders vormgegeven, maar bestaat in principe uit vertegenwoordigers van de wegbeheerders (provincie, gemeenten), politie en het OM. In verschillende stuurgroepen zijn ook partijen als het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) vertegenwoordigd. In de stuurgroep verkeer worden onder meer de handhavingsplannen van de teams Verkeer afgestemd. Op basis van deze plannen wordt de inzet van de teams Verkeer bepaald (zie paragraaf 6.1.1).

Het OM hecht er veel waarde aan dat er in elke regio een stuurgroep verkeer/overlegstructuur komt en benadrukt dit bij de betrokken partijen.<sup>5</sup> Dit belang wordt door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Interprovinciaal Overleg (IPO) ondersteunt. Hierbij is het van belang dat er een goede vertrouwensrelatie tussen de verschillende partijen is. Hier zal in de komende periode aan worden gewerkt. Uiteindelijk is het de ambitie om de regionale stuurgroepen verkeer door te laten groeien tot een (brede) stuurgroep Verkeersveiligheid waarin naast de verkeershandhaving ook wordt gesproken over de infrastructuur, educatie en voorlichting. De rol van gemeenten en provincies als wegbeheerder is hierbij belangrijk. Provincies hebben aangegeven hun positie graag te willen versterken. In 2017 zal, ter voorbereiding op het Strategisch plan verkeersveiligheid, met alle partijen in de regio worden besproken hoe toegewerkt kan worden naar de gewenste structuur met duidelijke afspraken over rollen en taken.

### 3.3 Lokaal niveau

Op gemeentelijk niveau is er geen gremium waarbinnen de afweging van de drie E's integraal plaatsvindt. De gemeente, in casu de verantwoordelijke wethouder, is verantwoordelijk voor de

---

<sup>5</sup> Het is niet nodig in elke regio een afzonderlijke stuurgroep verkeer op te richten. In een aantal gevallen kan bij een bestaand overleg van wegbeheerders over verkeersveiligheid worden aangesloten.

infrastructuur en voorlichting. De inzet van de basisteams van de politie wordt in de driehoek (burgemeester, het OM en de politie) bepaald.

Verkeersveiligheid maakt niet altijd onderdeel uit van de integrale veiligheidsplannen van gemeenten. Hierdoor zijn verkeersveiligheid en verkeershandhaving meestal pas onderwerp van gesprek in de driehoek als er incidenten zijn. De mogelijkheden om hier vanuit de rijksoverheid invloed op uit te oefenen zijn beperkt. Om te bevorderen dat verkeersveiligheid (toch) eerder onderwerp van gesprek is, zijn/worden de volgende acties genomen:

- De Veiligheidsagenda is samen met de Regioburgemeesters, het college van procureurs-generaal en de politie vastgesteld en loopt tot en met 2018. In de huidige Veiligheidsagenda is verkeersveiligheid niet als prioritair thema benoemd. Bij het opstellen van de nieuwe Veiligheidsagenda zal de verkeersveiligheid als landelijke prioriteitsstelling vanuit VenJ worden geagendeerd.
- Er wordt op ingezet dat verkeersveiligheid wordt opgenomen in de integrale veiligheidsplannen van gemeenten. Door verkeersveiligheid op te nemen in de integrale veiligheidsplannen komt het (eerder) op de agenda van de driehoek te staan. Het kabinet heeft dit belang benadrukt bij de Regioburgemeesters, de VNG, OM en politie en zal dat blijven doen.
- Verkeershandhaving en het vergroten van de verkeersveiligheid is zowel met de Regioburgemeesters, in het Landelijk Overleg Veiligheid en Politie, als met de VNG, in het Strategisch Beraad Veiligheid, besproken.
- Er is zowel binnen het OM als binnen de politie uitgebreid aandacht voor dit onderwerp gevraagd. Verkeershandhaving is inmiddels een vast onderwerp van gesprek binnen het OM Kernberaad Lokale Veiligheid (intern overleg OM van plv. hoofdofficieren) en de arrondissementsparketten en het parket CVOM brengen de verkeershandhaving door de basisteams en de teams Verkeer onder de aandacht van de lokale driehoek.
- In het kader van het Strategisch plan verkeersveiligheid zal dieper worden ingezoomd op de huidige gang van zaken en zal worden bezien of ook de rol van de inhoudelijk verantwoordelijke wethouder kan worden versterkt. Hierbij wordt onder andere gekeken of hij over goede/voldoende informatie beschikt over de verkeersveiligheid op de gemeentelijke wegen.

#### *Informatie als basis voor afspraken*

Gemeenten beschikken over ongevalgegevens die, onder meer door het STAR-initiatief<sup>6</sup>, de laatste jaren zijn verbeterd. Door de risicogestuurde aanpak zullen gemeenten en provincies op termijn beschikken over de risico's op grond waarvan bepaald kan worden welke maatregelen nodig zijn. Zoals eerder aangegeven, heeft ook de politie informatie over de meest onveilige wegvakken/wegen. Door de informatie van de wegbeheerders en de politie bij elkaar te leggen, ontstaat er een beter beeld van de wegen waarvan de verkeersveiligheid moet worden verbeterd en welke maatregelen daarvoor nodig zijn. Deze informatie kan tot input leiden voor de handavingsplannen van de teams Verkeer en de integrale veiligheidsplannen van gemeenten.

---

<sup>6</sup> STAR (Smart Traffic Accident Reporting) is een samenwerkingsverband van de politie, het Verbond van Verzekeraars en verkeerskundig ICT-bureau VIA. Met STAR worden politie-informatie en meldingen aan verzekeraars van betrokkenen bij een verkeersongeval gecombineerd om een completer beeld te krijgen.

## 4. Engineering

Engineering ziet op inrichting van de infrastructuur en veilig ontwerp van voertuigen. Door goede inrichting van de infrastructuur worden ongelukken voorkomen en worden weggebruikers ertoe bewogen zich aan de regels te houden.

Volgens SWOV zijn de volgende effecten te realiseren met een goede infrastructuur<sup>7</sup>:

- Een weginrichting die in woonwijken 30 km/uur afdwingt kan een daling van het aantal letselongevallen van 25% realiseren, dat wil zeggen enkele tientallen dodelijke ongevallen minder en enkele honderden ernstig verkeersgewonden minder per jaar;
- Het veilig inrichten van 30- en 50 km/uur wegen samen, waarbij fietsers op 50 km/uur wegen op vrijliggende fietspaden kunnen fietsen, kan in 2020 20 tot 30 doden en 500-1000 ernstig verkeersgewonden per jaar besparen;
- Veilig inrichten van 60- en 80 km/uur wegen kan in 2020 20 tot 60 doden en 200 tot 500 ernstig gewonden per jaar besparen;
- Aanzienlijk minder verkeersgewonden is mogelijk door verbetering van de fietsinfrastructuur.

Nederland kent de volgende wegbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de verkeersveiligheid op de wegen waar zij beheerder van zijn:

- Het Rijk (Rijkswaterstaat)
- Provincies
- Gemeenten
- Waterschappen
- Overige (havenbedrijf, huiseigenaren, NS, etc.)

In dit hoofdstuk wordt kort op de belangrijkste wegbeheerders ingegaan. Dit zijn Rijkswaterstaat, de provincies en gemeenten. In het strategisch plan verkeersveiligheid wordt nader ingegaan op de maatregelen die worden genomen om de veiligheid van de wegen en voertuigen te verbeteren.

### **4.1 Rijkswaterstaat**

De meeste snelwegen (A-wegen) en een aantal autowegen (N-wegen) worden (gedeeltelijk) door Rijkswaterstaat beheerd. De overige wegen zijn in handen van andere wegbeheerders.

Rijkswaterstaat heeft een kader verkeersveiligheid ontwikkeld waarin nader is beschreven hoe het verkeersveiligheidsmanagementsysteem is ingericht, hoe de verkeersveiligheid in de verschillende fasen wordt geborgd en hoe invulling wordt gegeven aan de risicogestuurde aanpak.<sup>8</sup>

Met behulp van de politieregistratie wordt het aantal ongevallen met gewonden, ernstig gewonden en doden op het hoofdwegennet bijgehouden en geanalyseerd. Jaarlijks worden de cijfers verwerkt in de monitor "Veilig over Rijkswegen". In deze monitor worden de risicocijfers van alle weggedeelten weergegeven en tevens de plaatsen waar sprake is van een ongevallenconcentratie<sup>9</sup>.

Daarnaast hanteert Rijkswaterstaat met de in ontwikkeling zijnde VIND methode vanaf 2017 ook een proactieve werkwijze om de inrichting van de infrastructuur aan de gestelde verkeersveiligheidseisen te laten voldoen. Met de VIND methode worden de belangrijkste wegkenmerken (bv. obstakelvrije afstand in de berm, stroefheid wegdek, verloop van de weg en rijsnelheid) van weggedeelten periodiek geanalyseerd en gekwalificeerd. Deze kenmerken zijn bepalend voor het basisveiligheidsniveau. De uitkomsten van de ongevallenmonitor en de analyse van de weginrichting kunnen voor de regionale diensten van Rijkswaterstaat aanleiding zijn om

<sup>7</sup> Manifest Verkeersveiligheid een nationale prioriteit.

<sup>8</sup> Kader Verkeersveiligheid, RWS, 17 april 2017.

<sup>9</sup> Er is sprake van ongevallenconcentratie bij 12 of meer ongevallen over een periode van 3 aaneengesloten jaren over een weglengte van 300 m voortschrijdend per 100 m.



een nadere verkeersveiligheidsanalyse uit te voeren en met voorstellen voor maatregelen te komen. Daar waar werkzaamheden gecombineerd kunnen worden met geplande werkzaamheden worden deze door de dienst zelf uitgevoerd. Wanneer extra middelen noodzakelijk zijn, wordt op basis van kosteneffectiviteit geprioriteerd binnen de beschikbare middelen.

Eind 2017 is het gehele rijkswegennet conform de VIND methode geanalyseerd, de resultaten zullen gepubliceerd worden in Veilig over Rijkswegen.

#### **Maatregelen die de komende twee jaar worden uitgevoerd**

In bijlage 1 is een overzicht van de maatregelen weergegeven die in het programma Meer Veilig zijn geprogrammeerd en de komende jaren worden uitgevoerd. Aanvullend op de lijst met maatregelen wordt nog gewerkt aan het uitwerken van een pakket maatregelen voor de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Ditzelfde geldt voor een aantal maatregelen op de N36 die gecombineerd worden met groot onderhoud aan deze weg. Tussen 2018 en 2020 worden, aanvullend op bijgevoegde maatregelen, ook werkzaamheden uitgevoerd om de N57 en N59 op het niveau van drie sterren conform de EuroRAP-score (European Road Assessment Programme) te krijgen. EuroRAP is een objectief instrument om weggebruikers te informeren over het veiligheidsniveau van de inrichting van het rijkswegennet.

#### **4.2 Provincies**

De provincies zijn beheerder van de provinciale wegen (ook wel N-wegen genoemd, wel te onderscheiden van de N-wegen die het Rijk beheert). Dit betekent dat de provincies onder meer zorgen voor de aanleg, beheer en onderhoud van de betreffende wegen. Provincies krijgen hiervoor een budget (Brede doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer, sinds 1 januari 2017 onderdeel van provinciefonds) en voeren overleg met gemeenten over de besteding daarvan. Vanuit hun regierol stellen zij via een subsidie ook middelen beschikbaar aan gemeenten.

De werkzaamheden aan de provinciale wegen variëren per provincie. In sommige provincies zijn weinig verkeersproblemen en zijn de werkzaamheden veelal beperkt tot onderhoud, vervanging en kleine aanpassingen. Andere provincies voeren grote wegenprojecten uit.

Er is een kennisplatform verkeer en vervoer opgericht dat in 2009 is overgegaan naar het kennisplatform CROW. CROW heeft de afgelopen jaren diverse richtlijnen, normen en instrumenten ontwikkeld om de wegbeheerders te helpen bij het maken van een optimaal wegontwerp. De richtlijnen, normen en instrumenten zijn allemaal gebaseerd op de visie Duurzaam Veilig. Voor een veilige inrichting van provinciale wegen werken provincies over het algemeen met het Handboek Wegontwerp 2013 en de Basiskennmerken Wegontwerp (beiden opgesteld door CROW). De publicatie met de Basiskennmerken Wegontwerp bevat elementen die aanwezig dienen te zijn in het wegontwerp, omdat ze de herkenbaarheid en de verkeersveiligheid van wegen vergroten.

Daarnaast heeft IPO in 2013 aan SWOV opdracht gegeven om een instrument te ontwikkelen waarmee beleidskeuzen kunnen worden gemaakt voor de inrichting van wegen en het wegennetwerk. Met het instrument moeten veiligheidsproblemen gerelateerd aan wegen en wegennetwerk proactief in kaart kunnen worden gebracht en geprioriteerd. Het project is Proactief Meten van Verkeersveiligheid (kortweg ProMeV) genoemd. Omdat na pilot studies bleek dat ProMeV te complex is om snel risico's te kunnen inschatten, is er een lightversie van ProMeV ontwikkeld. ProMeV richt zich op 80 km/u wegen en kan worden doorontwikkeld voor 60 km/u wegen en gemeentelijke wegen. ProMeV light richt zich in eerste instantie op de volgende wegkenmerken:

- Berminrichting en afstanden van obstakels tot de rijbaan
- Aantal/dichtheid van erfaansluitingen
- Rijrichtingscheiding

Dit komt grotendeels overeen met de VIND-methode waar RWS mee werkt.

### **4.3 Gemeenten**

De gemeenten zijn beheerder van de gemeentelijke wegen. Dit betekent dat een gemeente verantwoordelijk is voor het aanleggen en onderhouden van de openbare infrastructuur binnen de gemeentegrenzen.

Gemeenten bepalen zelf hun investeringen op het gebied van infrastructuur en de manier waarop de verkeersveiligheid daarin wordt betrokken. Provincies vervullen een regierol, maar hebben geen rol in dit besluitvormingsproces. Wel verstrekken sommige provincies op aanvraag subsidies uit het voormalige budget voor de Brede Doeluitkering (BDU) dat provincies ter beschikking hebben gekregen voor onder andere de verkeersveiligheid.

## 5. Education

Voor de verkeersveiligheid moeten verkeersdeelnemers bekend zijn met de verkeersregels, zich bewust zijn van risico's en goed zijn voorbereid op situaties die ze in het verkeer kunnen tegenkomen. Education, ofwel educatie en voorlichting, speelt hier een belangrijke rol in.

Voorlichting draagt bij aan de bewustwording van mensen over veilig verkeersgedrag en kan op die manier leiden tot gedragsverandering. Voor het bevorderen van de generieke bewustwording worden vaak campagnes ingezet.

Doel van campagnes is om door middel van het overdragen van kennis, boodschappen en handelingsperspectieven mensen tot het gewenste gedrag te bewegen. Hiervoor vindt eerst een analyse plaats van hoe mensen aankijken tegen het betreffende thema en hoe zij zich gedragen. Campagnes worden in verschillende stadia ingezet. Als het een relatief nieuw thema is, wordt eerst het bewustzijn over het probleem vergroot. Zodra men voldoende bewust is van het probleem, kunnen concrete handelingsperspectieven aangeboden worden. De BOB-campagne (Bewust onbeschonken bestuurder) is een goed voorbeeld van zo'n handelingsperspectief net zoals 'appen doe je op een P'. De effecten van de campagnes worden gemonitord. Over het algemeen duurt een campagne 3 jaar waarna een volgende stap gemaakt kan worden in het proces van gedragsverandering.

Voor 2017 wordt door rijk, provincies en gemeenten ingezet op de volgende thema's:

- Snelheidsovertredingen op het onderliggend wegennet
- Afleiding door smartphones in het verkeer (zowel auto als fiets)
- Rijden met alcohol op
- Onverlicht fietsen

Daarnaast zijn provincies, gemeenten en maatschappelijke organisaties uiteraard vrij om ook op andere thema's campagne te voeren. Een voorbeeld hiervan is "De scholen zijn weer begonnen". Hierover vindt regulier afstemming plaats.

Aanleiding voor de keuze van de thema's is de relatie met verkeersveiligheid en de verwachting dat op deze thema's winst kan worden behaald door de inzet van campagnes. De thema's worden vastgesteld en grotendeels uitgevoerd in samenwerking met de campagnepartners Veilig Verkeer Nederland (VVN), Team Alert, Fietsersbond, ANWB, provincies, politie, OM en verschillende marktpartijen. De verkeersveiligheidscampagnes worden gevoerd onder de noemer 'Daar kun je mee thuis komen'. De effectiviteit van de campagnes is het grootst wanneer de campagne in eenzelfde periode door meerdere partners wordt uitgedragen. Een voorbeeld hiervan is de samenwerking met de politie. De politie krijgt de campagnekalender bijtijds en besteedt in die periodes extra aandacht aan de betreffende thema's.

De verwachting is dat de bovengenoemde thema's de komende twee jaren prioritair blijven. Hieronder wordt kort op de verschillende campagnes ingegaan.

### *Snelheidsovertredingen op het onderliggend wegennet*

Te hard rijden kan ernstige gevolgen hebben. Het vergroot de kans op een ongeval en de ernst van de afloop. Zeker in de bebouwde kom waar zich eerder onverwachte verkeerssituaties voordoen en waar zich meer kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals kinderen, ouderen en fietsers) op de weg bevinden. De campagne 'Hou je aan de snelheidslimiet' spreekt de automobilist aan op zijn verantwoordelijkheid voor zijn eigen veiligheid en die van anderen. De campagne heeft tot doel dat het aantal automobilisten dat te hard rijdt vermindert, vooral op het onderliggende wegennet omdat de risico's hier het grootst zijn. Bestuurders zijn goed op de hoogte van de regels, boetes en risico's en het snelheidsgedrag wordt vooral onderweg bepaald. Daarom heeft IenM voor dit thema een toolkit ontwikkeld voor de campagnepartners die daarmee lokaal campagne kunnen voeren. De risico's zijn op de lokale wegen immers het grootst.

### *Afleiding door smartphones in het verkeer*

Afleiding in het verkeer is nog een relatief nieuw thema dat erg weerbarstig is. Het aantal mensen dat regelmatig online is, is explosief gestegen. De komende tijd moet dan ook alles op alles worden gezet om ongevallen door afleiding te voorkomen. Er zijn al meerdere campagnes ingezet op dit thema. Bijvoorbeeld 'appen doe je op een P' en 'Onderweg ben ik Offline'. Er wordt momenteel gewerkt aan een nieuwe norm voor het omgaan met de functie van smartphones in het verkeer. Het gaat hierbij ook om functies van in-car systemen, brillen, horloges etc. Deze norm geldt voor de bestuurders van alle voertuigen, maar richt zich ook op producenten (van telefoons, software, auto's), werkgevers, leasemaatschappijen, ouders etc. Het is de verwachting dat de norm in september wordt gelanceerd. Het doel van de nieuwe norm is niet alleen dat campagnemakers richting krijgen, maar ook dat producenten, werkgevers etc. ervoor zorgen dat bestuurders minder afgeleid worden door binnenkomende berichten en dergelijke. Het moet wel mogelijk blijven dat mensen rijtaakondersteunende functies, zoals navigatie, gebruiken. Voor jonge fietsers is de afgelopen jaren een aparte campagne gevoerd. Bij de campagne werd gebruik gemaakt van de fietsmodusapp. Met deze app konden fietsers beloningen krijgen als ze hun telefoon niet gebruiken tijdens het fietsen. In 2017 wordt bezien of en hoe de fietsmodusapp zal worden ingezet. Ook omdat er momenteel wordt gekeken naar een verbod op het vasthouden en/of bedienen van een smartphone op de fiets.

### *Rijden met alcohol op*

Alcohol is nog steeds een belangrijke oorzaak van ongevallen. Daarom is zo'n 15 jaar geleden de Bob-campagne gestart. De Bob-campagne is een initiatief van het ministerie van IenM, provincies, gemeenten, Veilig Verkeer Nederland, Stichting Verantwoord Alcoholgebruik, TeamAlert, politie en VenJ. De Bob-campagne richt zich op het voorkomen van rijden onder invloed van alcohol. Omdat het bewustzijn en risicobesef van de gevaren van het rijden onder invloed van alcohol al heel hoog is, wordt er komende jaren meer prioriteit gegeven aan het thema afleiding en iets minder aan alcohol. Het blijft echter een belangrijk thema.

### *Onverlicht fietsen*

Fietsers in het verkeer zijn kwetsbaar. Daarom is het belangrijk dat zij goed zichtbaar zijn. Hiervoor is de campagne 'Ik val op!' gestart. Inmiddels is het bewustzijn van burgers zo hoog dat iedereen weet dat je licht moet voeren op je fiets. Daarom levert IenM nog wel materialen aan de partners, in de vorm van een toolkit, maar voert geen eigen campagne meer. De decentrale overheden en betrokken maatschappelijke organisaties voeren nu acties waar het risicogedrag plaatsvindt.

In het strategisch plan zal nader op de educatie worden ingegaan.

## 6. Enforcement

Voor een effectieve verkeershandhaving moet de gepercipieerde pakkans zo hoog mogelijk zijn. De pakkans is afhankelijk van meerdere factoren en verschilt per feit. De objectieve pakkans of handhavingsdruk wordt bepaald door de feitelijke inzet van de politie en de verschillende handhavingsmiddelen, zoals flitspalen en trajectcontroles. De subjectieve pakkans is de inschatting van weggebruikers van de kans dat zij bij een overtreding zullen worden betrapt. Dit wordt door de objectieve pakkans bepaald, maar ook door bijvoorbeeld berichtgeving in de media, voorlichtingscampagnes en verhalen van kennissen. Wanneer weggebruikers de subjectieve pakkans voldoende groot achten, zullen zij eerder geneigd zijn overtreding van verkeersregels te vermijden. In dit hoofdstuk wordt met name op de objectieve pakkans ingegaan, ofwel de inzet van de politie en de verschillende handhavingsmiddelen.

### 6.1 Inzet politie

Op het gebied van verkeershandhaving is de inzet van de politie tweeledig. Enerzijds zijn er de teams Verkeer. In deze teams zijn de oorspronkelijke verkeershandhavingsteams (659 fte) opgenomen. Deze 659 fte dienen zich fulltime met verkeershandhaving bezig te houden. De inzet van de teams Verkeer wordt bepaald aan de hand van (regionale) handhavingsplannen die worden afgestemd in de regionale stuurgroep verkeer bestaande uit vertegenwoordigers van het Openbaar Ministerie (OM), de politie en de wegbeheerders (provincie, gemeenten). Anderzijds is er de inzet van de basisteams. De inzet van de basisteams wordt bepaald door afspraken in de driehoek (burgemeester, het OM en de politie), de integrale veiligheidsplannen van gemeenten en de landelijke prioriteiten uit de Veiligheidsagenda 2015-2018. De inzet van de politie wordt dus bepaald door het gezag.

Staanhoudingen van verkeersovertreders leveren een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid. Veel verkeersovertredingen kunnen alleen door middel van een staandhouding worden geconstateerd. Na een sterke daling de afgelopen jaren, is het aantal staandhoudingen het laatste jaar weer gestegen. Om deze stijgende lijn vast te houden zijn het OM en de politie verzocht de mogelijkheden te onderzoeken om het aantal staandhoudingen in het verkeer te laten stijgen. In dat kader heeft de korpsleiding van de politie besloten:

- verkeershandhaving als onderdeel van de reguliere handhavingstaak van de politie sterker neer te zetten; en
- gericht te sturen op meer zichtbare handhaving, onder andere door middel van staandhoudingen.

Uitgangspunt hierbij is dat staandhoudingen zinvol dienen plaats te vinden. Verkeershandhaving hoeft niet altijd uit te monden in een bekeuring maar kan bijvoorbeeld ook de vorm hebben van een waarschuwing. De korpsleiding en de politiechefs van de eenheden hebben hierover een lijn afgesproken. Die houdt in dat er binnen de (basis)teams afspraken zijn over de aanpak van veiligheidsproblemen waaronder de hieronder genoemde landelijke prioriteiten van verkeershandhaving. Dit wordt actief binnen de eenheden uitgedragen: binnen de briefing van de eenheden, in teamgesprekken en in individuele gesprekken. Het gaat om gericht sturen door de leiding en om aandacht van de agenten voor zinnig handhaven. Het aantal staandhoudingen is in 2016 flink gestegen ten opzichte van 2015 en de stijgende lijn zet zich ook in de eerste maanden van 2017 door.

#### 6.1.1 Teams Verkeer

Sinds de vorming van de nationale politie zijn er 10 regionale Teams Verkeer en een team Elektronisch Verkeerstoezicht bij de Landelijke Eenheid. Bij de overdracht van het budget voor de verkeershandhavingsteams van het OM aan de politie is de voorwaarde gesteld dat de politie 659 fte blijft inzetten voor verkeershandhaving ten behoeve van de verkeersveiligheid. Voor de Teams Verkeer wordt vanuit VenJ jaarlijks een bedrag beschikbaar gesteld van ruim € 48 miljoen. Hiermee wordt de politiesterke voor de verkeershandhaving en de handhavingsmiddelen die de politie voor de verkeershandhaving gebruikt betaald. Dit betreft bijvoorbeeld de mobiele radarsets, laserguns en ademanalyseapparatuur.

## **Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016-2018**

Het OM en de politie hebben gezamenlijk de Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016-2018 opgesteld (hierna: Leidraad) voor de verkeershandhaving door de teams Verkeer. In de Leidraad zijn de nieuwe landelijke prioriteiten voor de verkeershandhaving opgenomen. De prioriteiten zijn:

- Snelheid
- Alcohol
- Roodlicht
- Afleiding
- Verkeersveelplegers

Hieronder wordt toegelicht waarom voor deze prioriteiten is gekozen en hoe de handhaving op deze feiten wordt vormgegeven.

### *Snelheid*

Veel automobilisten rijden (bewust of onbewust) te hard. Bij een hogere snelheid is de remweg langer en een eventuele botsing harder. Een te hoge snelheid vergroot daarmee de kans op verkeersongevallen en de kans op een ernstige afloop daarvan. Naar schatting wordt een derde van alle dodelijke verkeersongevallen (mede) veroorzaakt door te snel rijden.<sup>10</sup> In het SWOV rapport naar de herijking van speerpunten (2011) wordt aangegeven dat een afname van het snelheidstoezicht met 20% zou kunnen leiden tot een toename van 5% van het aantal ongevallen terwijl een verdubbeling van het snelheidstoezicht zou kunnen leiden tot een afname van 17% van het aantal ongevallen.

De politie controleert op het gehele wegennet op snelheid. De politie kan snelheidsovertredingen constateren met behulp van mobiele radarsets, laserguns en boordsnelheidsmeters. In totaal zijn er 187 mobiele radarsets, waarvan 20 voor toezicht op het hoofdwegennet door de landelijke eenheid. Handhaving door de teams Verkeer vindt met name plaats op wegen waar sprake is van een verkeersonveilige situatie. Wegbeheerders en politie voeren daartoe tenminste jaarlijks een verkeersonveiligheidsanalyse uit (zie hoofdstuk 3). Op basis van de analyse worden de meest onveilige wegvakken/wegen geselecteerd waar met handhaving een bijdrage geleverd kan worden aan het vergroten van de verkeersveiligheid. Naast de mobiele radarsets kan de politie snelheidsovertredingen constateren met de lasergun of boordsnelheidsmeter. Bij de inzet van de lasergun of boordsnelheidsmeter gaat het vaak om een gerichte controle. Het opleggen van een boete gaat in deze gevallen vrijwel altijd gepaard met een staandehouding. Tenslotte wordt ook met flitspalen en trajectcontroles gehandhaafd op snelheid. Het grootste effect wordt bereikt door een goede en waar mogelijk flexibele mix van de verschillende handhavingsmethoden.

Bij het handhaven op snelheid hoort ook het handhaven op de constructiesnelheid van brom- en snorfietsen. Het risico op ongevallen in deze groep is groot. In 2015 kwamen ca. 43 brom- en snorfietsers in het verkeer om het leven en raakten er ca. 4.047 brom-, snorfietsers en motorrijders ernstig gewond als gevolg van een verkeersongeval.<sup>11</sup> Vaststelling van de overschrijding van de constructiesnelheid vindt vrijwel altijd plaats op grond van controle met een rollenbanktest. Vanaf 1 juli 2015 is het ook mogelijk om opgevoerde snor- en bromfietsen met laserguns of andere snelheidsmeters te traceren.

### *Alcohol*

In de laatste vijftien jaar is het alcoholgebruik in het verkeer in weekendnachten gedaald van 4% in het begin van de eeuw naar 1,7% in 2015.<sup>12</sup> Hoewel het alcoholgebruik is gedaald, blijkt uit meerdere (inter)nationale onderzoeken dat bij circa 20-25% van de ongevallen alcohol in het spel

<sup>10</sup> SWOV (2016). Snelheid en snelheidsmanagement. SWOV-factsheet, november 2016, Den Haag.

<sup>11</sup> Monitor Verkeersveiligheid 2016 - Toename verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden. R-2016-14. SWOV Den Haag.

<sup>12</sup> Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2015 : ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten. I&O Research 's-Gravenhage, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, 2016.

is.<sup>13</sup> De politie controleert met name door individuele en dynamische controles op alcoholgebruik in het verkeer. Daarnaast blijven grootschalige controles van belang om de subjectieve handhavingsdruk op peil te houden.

Om de controle op het rijden onder invloed te vergroten, is in de Leidraad de volgende richtlijn opgenomen: "Stoppen is blazen". Voor het vergroten van de subjectieve pakkans is het van belang dat de hoofdregel is dat de politie, naast de gebruikelijke alcoholcontroles, bij iedere staandehouding de bestuurder in principe ook laat blazen.

De laatste jaren is drugsgebruik in het verkeer een toenemend punt van zorg. Op 1 juli 2017 zal de wet verbeteren aanpak rijden onder invloed van drugs in werking treden. Belangrijk onderdeel van de wet is dat de politie met behulp van een speekseltester als voorselectie instrument op het gebruik van drugs kan controleren.

#### *Rood licht*

Handhaven op het negeren van rood licht blijft een belangrijke prioriteit. Uit internationaal onderzoek blijkt dat het aantal letselongevallen daalt door het plaatsen van flitspalen bij kruisingen.<sup>14</sup>

Handhaving op roodlichtnegatie vindt met name plaats door het gebruik van digitale flitspalen, maar de politie kan ook een boete uitschrijven als zij constateert dat een persoon een rood verkeerslicht negeert.

#### *Afleiding*

Afleiding speelt een steeds belangrijker rol bij verkeersongevallen en is een thema dat door de komst van smartphones steeds belangrijker is geworden. Het gaat zowel om autobestuurders ((handheld) bellen, appen, navigatie en andere vormen van afleiding) als ook fietsers (bellen, appen, muziek luisteren). In het dagelijks verkeer is dit voor iedereen zichtbaar. De politie besteedt in haar handhaving aandacht aan die vormen van afleiding die tot gevaarlijke verkeerssituaties leiden. De inzet van de politie is van belang om de objectieve en subjectieve handhavingsdruk te vergroten.

#### *Verkeersveelplegers*

Ten opzichte van het totaal aantal weggebruikers is er een beperkte groep weggebruikers die verkeersregels herhaaldelijk en op grove wijze overtreedt (bumperkleven, snijden, extreem hoge snelheid). Doordat zij zich minder gelegen laten liggen aan de verkeersregels, brengen zij een groter risico op ongelukken mee en vormen zij een groter gevaar voor andere weggebruikers. Om de verkeersveiligheid te vergroten is het van belang om extra aandacht te besteden aan deze doelgroep. Per 1 januari 2015 is de aanpak van veelplegers in het verkeer gestart waarbij zogenaamde 'hufferfeiten' uit de wet Mulder zijn overgebracht naar het strafrecht.

#### *Overig*

Naast de bovengenoemde prioriteiten en richtlijnen staan er nog twee (andere) richtlijnen in de Leidraad die voor de handhaving door de teams Verkeer van belang zijn. Het gaat hierbij om de volgende richtlijnen:

- Bij iedere staandehouding controle van rijbewijs  
Voor de verkeersveiligheid is het van belang dat de (subjectieve en objectieve) pakkans op het rijden zonder (geldig) rijbewijs of tijdens een ontzegging van de rijbevoegdheid groot is. Agenten worden voor de controle van het rijbewijs gefaciliteerd door Mobiel Effectiever op Straat (MEOS). Met MEOS kunnen agenten met behulp van een smartphone gemakkelijk en snel nagaan of de bestuurder een geldig rijbewijs heeft en/of er sprake is

<sup>13</sup> In 2013 was naar schatting 11%-24% van de verkeersdoden in Nederland het gevolg van alcohol. SWOV (2016). Rijden onder invloed van alcohol. SWOV-factsheet, september 2016, Den Haag.

<sup>14</sup> Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016-2018, Parket CVOM.

van een ontzegging van de rijbevoegdheid. Het streven is dat het kentekenregister eind 2017 door alle handhavers van de politie digitaal te raadplegen is.

- Helm en gordel bij surveillance

De toenmalige speerpunten helm en gordel worden nu niet meer als aparte prioriteit benoemd. Het naleefgedrag van het dragen van een helm en gebruik van een gordel is al jarenlang rond 97%. Om dit hoge naleefgedrag te behouden, blijft het nodig om het handhaven op het dragen van een helm en gordel mee te nemen bij andere controles.

### ***Handhavingsplannen van de teams Verkeer***

De inzet van de teams Verkeer wordt bepaald aan de hand van (regionale) handhavingsplannen die worden opgesteld aan de hand van de Leidraad. De Leidraad heeft tot doel om de sturing op de verkeershandhaving te versterken en de kwaliteit van de handhavingsplannen van de teams Verkeer te verbeteren. Hiertoe staat in de Leidraad beschreven wat er in de handhavingsplannen van de teams Verkeer moet staan. In de handhavingsplannen dient onder meer te staan op welke wijze de teams Verkeer uitvoering geven aan de vastgestelde landelijke prioriteiten en worden er per prioriteit kernprestatie-indicatoren benoemd.

De handhavingsplannen worden opgesteld op grond van een verkeersonveiligheidsanalyse. Deze verkeersonveiligheidsanalyse wordt uitgevoerd door de wegbeheerders en politie gezamenlijk en vindt minstens één keer per jaar plaats. Daarnaast vindt tussentijdse monitoring plaats, zodat kan worden bijgestuurd en/of opnieuw kan worden geprioriteerd. De monitormomenten dienen in het handhavingsplan te worden opgenomen.

Inmiddels is er in elke regio een handhavingsplan. Door de teams Verkeer wordt er, in samenwerking met de stuurgroep (zie paragraaf 3.2) en/of wegbeheerders, gewerkt aan verbetering van de kwaliteit van de plannen. Om de kwaliteit en eenduidigheid van de handhavingsplannen te vergroten is het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) bezig om een eenduidig format voor de handhavingsplannen te ontwikkelen. Daarnaast worden er door het CVOM in samenwerking met de politie kernprestatie-indicatoren opgesteld. Op deze manier wordt de wegbeheerders, het OM en de politie meer handvatten geboden om tot een goed handhavingsplan verkeer te komen. Dit teneinde de verkeersveiligheid te vergroten.

### ***Invulling vacatures teams Verkeer***

In de voortgangsbrief nationale politie die in juni 2017 aan de Tweede Kamer wordt gezonden, zal onder andere inzicht worden gegeven in de vacatureervulling van de teams Verkeer door de politie. Vacatureervulling heeft nadrukkelijk de aandacht van de korpsleiding.

#### **6.1.2 Basisteams**

De inzet van de basisteams wordt bepaald door de afspraken in de driehoek (burgemeester, het OM en de politie), de integrale veiligheidsplannen van gemeenten en de landelijke prioriteiten uit de Veiligheidsagenda 2015-2018.

Om meer aandacht voor verkeershandhaving door de basisteams te krijgen zijn/worden verschillende stappen gezet. Deze stappen hebben betrekking op:

- Inzet in de lokale driehoek
- Agendering Veiligheidsagenda
- Verhogen van het aantal staandehoudingen in het verkeer

De eerste twee punten zijn in hoofdstuk 3 beschreven en het verhogen van het aantal staandehoudingen in het verkeer in paragraaf 6.1.



## **6.2 Digitale handhavingsmiddelen**

Een derde van de ongelukken wordt (mede) veroorzaakt door overschrijding van de geldende snelheidslimiet. Daarom is snelheid één van de prioriteiten uit de Leidraad van het OM en de politie. Overschrijding van de geldende snelheidslimiet kan worden geconstateerd door de politie of door middel van digitale handhavingsmiddelen. Handhaving door middel van digitale handhavingsmiddelen is zeer efficiënt. Er worden veel weggebruikers gecontroleerd en er is geen tot nauwelijks inzet van de politie voor nodig. Bovendien dragen ze bij aan de verkeersveiligheid, doordat ze leiden tot een daling van de gemiddeld gereden snelheid en een daling van het aantal ongevallen. Verschillende onderzoeken uit binnen- en buitenland laten zien dat op wegdelen met snelheidscamera's het aantal letselongevallen terugloopt. Op basis van een overzichtsstudie is geschat dat de ongevalsvermindering 18% bedraagt op wegdelen vlakbij de cameralocatie (binnen de ca. 250 m) en 4% op wegdelen op 1 km of meer afstand van de cameralocatie.<sup>15</sup>

De afgelopen jaren heeft er een grote vervangingsoperatie plaatsgevonden van de digitale handhavingsmiddelen. Alle analoge flitspalen zijn vervangen voor digitale flitspalen, de trajectcontrolesystemen zijn vervangen en de mobiele radarsets van de politie zijn vernieuwd.

### **6.2.1 Digitale flitspalen**

De plaatsing van flitspalen geschiedt aan de hand van het beleidskader flitspalen van het OM. Uitgangspunt van dit beleidskader is dat handhaving het sluitstuk is. Dat betekent dat eerst wordt ingezet op het beïnvloeden van gedrag en het aanbrengen van een passende infrastructuur. Hierdoor is de verkeersdeelnemer immers minder snel geneigd of in staat om een verkeersovertreding te begaan. Indien de wegbeheerder en de politie van mening zijn dat er op een bepaalde plek 24 uur per dag handhaving nodig is en er een flitspaal moet komen, kunnen zij hiervoor een aanvraag indienen bij het OM. Het OM beoordeelt vervolgens aan de hand van het beleidskader flitspalen of er op de betreffende plek inderdaad een flitspaal moet komen. Tot het plaatsen van een flitspaal wordt overgegaan indien dit bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Criteria hierbij zijn bijvoorbeeld het overtredingspercentage, het aantal ongevallen dat op de betreffende weg plaatsvindt en risicofactoren zoals een kruising met kwetsbare verkeersdeelnemers. De afgelopen jaren zijn alle analoge palen vervangen voor digitale flitspalen. Bij de vervanging is opnieuw met politie en wegbeheerders beoordeeld welke plekken op grond van de verkeersveiligheid in aanmerking komen voor de plaatsing van een digitale flitspaal. Op dit moment staan er 642 digitale flitspalen.

Palen kunnen gedurende een bepaalde periode niet in handhaving staan. Dit kan aan de paal zelf liggen, maar ook aan externe factoren. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan wegreconstructies of evenementen. Ook kan er sprake zijn van een geplande verplaatsing van de paal of de verplichte jaarlijkse herkeuring. Het streven is om minimaal 90 % van de palen operationeel te laten zijn.

### **6.2.2 Trajectcontrolesystemen**

Het doel van trajectcontrolesystemen is het handhaven van de geldende snelheidslimiet. Een belangrijk criterium bij de plaatsing van trajectcontroles is dan ook de (te verwachten) mate waarin de snelheidslimiet wordt overschreden. De selectie van de locaties op het hoofdwegennet gebeurt door Rijkswaterstaat in overleg met het OM en de besluitvorming over het plaatsen van een trajectcontrole gebeurt in gezamenlijk overleg tussen IenM, Rijkswaterstaat, VenJ en het OM. Trajectcontroles zorgen voor een verlaging van zowel de gemiddelde snelheid als de spreiding van snelheden. Hiermee dragen trajectcontroles bij aan zowel de verkeersveiligheid als milieudoelinden.

De volgende trajectcontrolesystemen staan momenteel, in beide richtingen, in handhaving:

- A2 Amsterdam – Utrecht
- A2 Maastricht
- A4 Hoofddorp – Nieuw Vennep

---

<sup>15</sup> SWOV (2016). Politietoezicht in het verkeer. SWOV-factsheet, juni 2016, Den Haag.

- A4 bij Leidschendam
- A10 bij Amsterdam ring west
- A12 Den Haag – Voorburg
- A12 Utrecht
- A13 bij Rotterdam
- A20 bij Rotterdam
- A58 Bergen op Zoom – Roosendaal
- N62 Westerscheldetunnel

Het is niet de verwachting dat er de komende periode trajectcontroles op het hoofdwegenet bijkomen. Een systeem dat operationeel is kan gedurende een bepaalde periode tijdelijk buiten gebruik zijn vanwege onverwachte omstandigheden. Dit kan te maken hebben met het systeem zelf, maar ook door externe factoren (bijv. problemen met de infrastructuur van de weg). Het streven is dat de trajectcontroles minimaal 90 % van de tijd operationeel zijn.

#### *Trajectcontroles op N-wegen*

Het OM heeft samen met de politie en de wegbeheerders in kaart gebracht of er in Nederland locaties op N-wegen zijn die op grond van de verkeersveiligheid in aanmerking komen voor het plaatsen van een trajectcontrolesysteem. Het gaat hierbij met name om de provinciale wegen, omdat op deze wegen per gereden kilometer gezien veel verkeersslachtoffers vallen en handhaving met trajectcontrolesystemen een effectieve en efficiënte manier is om de naleving van de geldende snelheidslimiet op deze wegen te bevorderen. Het plaatsen van trajectcontroles op het onderliggende wegennet is nieuw en is door wegbeheerders enthousiast ontvangen omdat daarmee de verkeersveiligheid op een groter wegvak kan worden vergroot. Er zijn 15 - 20 locaties geïnventariseerd die nader worden geanalyseerd. Bij de analyse worden de locaties getoetst op verkeersveiligheid en technische geschiktheid. De aanbesteding zal zo snel mogelijk daarna worden gestart. De aanbesteding heeft een looptijd van 2 jaar. Het OM verwacht dat de systemen medio 2019 operationeel zijn.

### **6.2.3 Registervergelijkingen**

Er bestaan registervergelijkingen voor APK en het hebben van een onverzekerd voertuig (art. 30 lid 2 WAM). De registervergelijking is een automatische controle die wordt uitgevoerd door de RDW in opdracht van het OM. Op basis van een constatering verstuurt het CJIB in opdracht van de RDW de boete.

#### *APK*

Het APK-register bij de RDW wordt gevoed vanuit de erkende keuringsstations, die slechts na melding aan de RDW een geldig keuringsbewijs kunnen afgeven. Daarmee is het systeem sluitend en het APK-register betrouwbaar. Kentekenhouders krijgen ongeveer 2 maanden voor de verplichte keuringsdatum een herinneringsbrief van de RDW waarin wordt aangekondigd dat het voertuig binnenkort gekeurd moet worden en waarin gewezen wordt op de controle daarop door de RDW met het risico van een boete als het voertuig niet tijdig is gekeurd. Een week na het verlopen van de APK verstuurt de RDW aan de kentekenhouder een waarschuwingsbrief dat de APK is verlopen en er het risico op een boete is. Als 60 dagen na het verlopen van de APK nog steeds geen APK is gedaan kan een voertuig geselecteerd worden door de registercontrole waarbij de RDW het kentekenregister dagelijkse vergelijkt met het APK register. Een voertuig kan maximaal 4 keer per jaar door de registercontrole geselecteerd worden. Als uit een registercontrole blijkt dat voor een keuringsplichtig voertuig geen sprake is van een geldig keuringsbewijs, wordt de zaak doorgezet naar het CJIB. Het CJIB verstuurt de beschikking naar de kentekenhouder.

#### *Onverzekerd rijden*

De RDW beheert het Centraal Register Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorvoertuigen (CRWAM) waarin wordt bijgehouden of per geregistreerd kenteken een wettelijk verplichte verzekering staat ingeboekt. Op de verzekeraars rust de plicht om binnen vier weken na de datum van ingang van de dekking dit ter kennis van de RDW te brengen. Wanneer een motorrijtuig 28

dagen na de tenaamstelling nog niet als verzekerd staat opgenomen in het CRWAM, verstuurt de RDW de daaropvolgende dag een waarschuwingsbrief aan de kentekenhouder. De RDW vergelijkt dagelijks het kentekenregister met het CRWAM. Als er geen verzekering in het CRWAM staat geregistreerd kan een kentekenhouder maximaal 3 keer per jaar geselecteerd worden door deze registercontrole.

De kentekenhouders zonder een geldige verzekering ontvangen van de RDW een vorderingsbrief waarin de kentekenhouder erop wordt gewezen dat het voertuig dat op zijn of haar naam geregistreerd staat, niet is verzekerd en dat dit strafbaar is. Indien de kentekenhouder binnen 6 weken door middel van een "Verklaring ingevolge artikel 34 van de WAM" of ander geldig bewijs aantoont dat er op de controledatum aan de verzekeringsplicht is voldaan voor het betreffende motorrijtuig legt de RDW de zaak terzijde. Zaken die niet terzijde zijn gelegd bij de RDW worden overgedragen aan het CJIB. Het CJIB verstuurt de beschikking naar de kentekenhouder.

### **6.3 Financiële consequenties**

Verkeershandhaving in de vorm van het opleggen van boetes leidt tot ontvangsten op de begroting. Naar aanleiding van de motie Zijlstra/Samsom heeft het kabinet besloten de ontvangsten op Boeten en Transacties per januari 2017 als generaal dossier op de begroting van VenJ aan te merken. Mee- of tegenvallers komen vanaf dit moment ten gunste of ten laste van het generale beeld. VenJ betreft, naast alle experts uit het veld, ook het ministerie van Financiën bij eventuele bijstelling van de ontvangstenraming. De raming voor de ontvangsten op Boeten en Transacties is gebaseerd op de meest recente ontwikkelingen op het gebied van verkeershandhaving. Gelet op de realisatie van de ontvangsten in 2016 is de raming van de boeteontvangsten op de VenJ begroting bij Voorjaarsnota 2017 met 130 mln. per jaar neerwaarts bijgesteld.