



# Verkeerscontrole Curaçao

*Een onderzoek met het oog op de veiligheid in het verkeer*

# Inhoudsopgave

<b>Lijst van afkortingen .....</b>	<b>4</b>
<b>Voorwoord .....</b>	<b>6</b>
<b>Samenvatting, conclusie en aanbevelingen .....</b>	<b>8</b>
<b>1. Inleiding .....</b>	<b>15</b>
1.1. Aanleiding .....	16
1.2. Doelstelling en toetsingskader .....	16
1.2.1. Doelstelling.....	16
1.2.2. Toetsingskader.....	16
1.3. Centrale vraag en onderzoeksvragen.....	17
1.3.1. Centrale vraag.....	17
1.3.2. Onderzoeksvragen.....	17
1.4. Afbakening.....	17
1.5. Onderzoek aanpak en methode.....	17
1.6. Leeswijzer.....	18
<b>2. Onderzoekresultaten.....</b>	<b>20</b>
2.1. Wetgeving.....	20
2.2. Beleid.....	21
2.3. Integrale aanpak.....	22
2.4. Middelen .....	24
2.5. Kennis en expertise .....	26
2.6. Infrastructuur.....	27
2.7. Processen en procedures .....	28
2.8. Resultaten .....	30
<b>3. Beoordeling .....</b>	<b>35</b>
3.1. Wetgeving.....	35
3.2. Beleid.....	35
3.3. Integrale aanpak.....	35
3.4. Middelen .....	36
3.5. Kennis en expertise .....	37
3.6. Infrastructuur.....	37
3.7. Processen en procedures .....	38
3.8. Resultaten .....	38
<b>4. Conclusie en aanbevelingen .....</b>	<b>41</b>
4.1. Conclusie .....	41
4.2. Aanbevelingen aan de Minister.....	41



## Lijst van afkortingen

BPD	Ministerie van bestuur, planning en dienstverlening
HIT	High Impact Team
IGP	Informatie gestuurde politie
KMar	Koninklijke Marechaussee
KPC	Korps Politie Curaçao
OM	Openbaar Ministerie
Opv	Oproeping proces-verbaal
UOOW	Uitvoeringsorganisatie openbare werken
URO&P	Uitvoeringsorganisatie ruimtelijke ordening en planning
UST	Unit speciale taken
UV	Unit verkeer
VVRP	Ministerie van vervoer, verkeer en ruimtelijke planning
VVV	Verenging veilig verkeer
WVVC	Wegenverkeersverordening Curaçao



## Voorwoord

Deze inspectie betreft een onderzoek om vast te stellen in hoeverre verkeerscontroles bijdragen aan de veiligheid in het verkeer. Dit thema is door de Raad gekozen wegens het feit dat een groot deel van de bevolking in Curaçao hetzij als bestuurder van een voertuig hetzij als inzittende of voetganger aan het verkeer deelneemt en baat heeft bij optimale handhaving van verkeersnormen.

Het meest in het oog springende resultaat van dit onderzoek is het feit dat er geen samenwerking is tussen sleutel entiteiten in het verkeer. De Raad hoopt dat de aanbevelingen van dit onderzoek handvatten biedt aan alle betrokken organisaties om de knelpunten weg te werken.

Een dank gaat uit naar allen die een bijdrage hebben geleverd aan dit onderzoek.

DE RAAD VOOR DE RECHTSHANDHAVING

*mr. G.H.E. Camelia, voorzitter,*  
*mr. Th.P.L. Bot*  
*mr. F.E. Richards*



## Samenvatting, conclusie en aanbevelingen

De bevordering van de verkeersveiligheid vergt een integrale aanpak waarbij verschillende partners hun bijdrage moeten leveren. Verkeerscontrole is één van de mechanismen waarmee de justitie beoogt de veiligheid in het verkeer te verhogen. Het doel van het onderzoek is om na te gaan in hoeverre de verkeerscontrole bijdraagt om de veiligheid in het verkeer te bevorderen. De wetgeving moet voldoende handvatten bieden om effectief tegen verkeersovertredingen op te kunnen treden en het beleid moet erop gericht zijn om gestreefde doelstelling, bevorderen van de veiligheid, te realiseren. Er moet sprake zijn van een integrale aanpak, de middelen moeten toereikend zijn en er moet voldoende kennis en expertise zijn. Verder moet de infrastructuur bevorderend zijn voor de veiligheid en de uitvoering van controles dient gestructureerd te zijn waarbij transparante processen en procedures worden gehanteerd. Tot slot zal de mate waarin de doelstellingen worden gerealiseerd worden aangegeven.

### Wetgeving

In de praktijk blijkt echter dat de wetgeving een aantal onderwerpen onvoldoende borgt en dat bepaalde onderwerpen niet (in de wet) zijn geregeld. Er is geen regeling over kentekenaansprakelijkheid om het rijden door roodlicht en overschrijding van de snelheid effectief aan te pakken. Ook zijn er geen technische eisen gesteld voor motoren om het verrichten van technische aanpassingen (zweefarm) te verbieden teneinde het fenomeen “fever” effectief aan te pakken. Er is geen regeling om bestuurders van quads het dragen van een helm te gebieden en ook geen regeling voor de opname van speeksel ter vaststelling van verboden ingenomen substantie. Verder ontbreken een landsbesluit kentekenregister en een variant van de Nederlandse wet Mulder om overtredingen via bestuursrechtelijk kanaal af te handelen. Verruiming van het verbod van bellen tijdens het rijden is ook niet in het wetboek opgenomen.

Er is een werkgroep ingesteld waarin het Openbaar ministerie (verder OM), de Uitvoeringsorganisatie Openbare Werken (verder UOOW afdeling infrastructuur en keuring), Wetgeving Juridische Zaken (verder WJZ), Rijbewijs afdeling, Ontvanger en het Korps Politie Curaçao (verder KPC) vertegenwoordigd waren. De werkgroep heeft een concept-wetgeving opgesteld bevattende deze bovengenoemde aanvullende bepalingen. De concept-wetgeving is bij het ministerie van justitie ingediend maar is nog niet vastgesteld. Het OM heeft een aantal aanvullende concept uitvoeringsregelingen opgesteld maar er is een meningsverschil tussen het OM en het ministerie omtrent het aantal ingediende uitvoeringsbesluiten.



## **Beleid**

Uit onderzoek blijkt dat er geen (integraal) strategisch beleid over verkeersveiligheid is opgesteld. Er zijn wel doelstellingen gesteld in documenten en jaarplannen van het OM en KPC waarin de thema's: overschrijding van snelheid, rijden door rood licht, rijden onder invloed, rijden zonder gebruik te maken van een helm of gordel, het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden, slechte staat van onderhoud van of onveilige modificaties aan voertuigen, het fenomeen "fever" en onveilige wegsituaties zoals de belijning, verlichting en inrichting (blackspots) worden genoemd als speerpunten om de veiligheid te vergroten. Het voornemen van het KPC is voor het thema "fever" 25 motoren in beslag te nemen. Ten aanzien van de andere speerpunten zijn er echter geen concrete prestatie indicatoren gesteld. Het OM stelt recidive streng aan te pakken door een forse boete op te leggen of vervangende hechtenis te eisen.

Binnen het korps worden verkeerscontroles door de handhaving teams en het High Impact Team (verder HIT) uitgevoerd. De controles van de handhaving teams zijn echter niet specifiek gericht op de speerpunten en het HIT voert, met uitzondering van het fenomeen "fever", helm en alcohol, gerichte controles uit ten aanzien van snelheid, roodlicht, het gebruik van mobiele telefoons en het gebruik van autogordel. Het korps heeft geen team uitsluitend belast met de uitvoering van verkeerscontrole.

## **Integrale aanpak**

De verantwoordelijkheden (taken) binnen de overheid ten aanzien van de verkeersveiligheid zijn verdeeld over de ministeries van Justitie en Verkeer Vervoer en Ruimtelijke Planning (verder VVRP). Het OM en het KPC zijn belast met de handhaving van de verkeerswetgeving. De afdeling executie van het OM is belast met onder andere innen van boetegeld (verkeer). De Uitvoeringsorganisatie Openbare Werken (verder UOOW) van het VVRP is belast met de zorg voor openbare werken waartoe onder meer de infrastructuur, verkeer, en wegebouwkundige aspecten worden gerekend en de Uitvoeringsorganisatie Ruimtelijke Ordening en Planning (verder URO&P) is belast met de ruimtelijke planning. Er is een vereniging veilig verkeer (verder VVV) die zowel zelfstandig als in samenwerking met andere verenigingen, autoriteiten en particulieren, de veiligheid van het verkeer beoogt te bevorderen.

Door een verschil in opvatting tussen voornamelijk het KPC en de UOOW is er echter geen overleg in het kader van de aanleg van de benodigde infrastructuur ter bevordering van de verkeersveiligheid. Er worden ook geen voorlichting gegeven aan weggebruikers noch enige vorm van educatie aan overtreders. De VVV gaf in het verleden voorlichting maar is hiermee gestopt doordat de overheid geen subsidie meer verleent. Volgens de UOOW vloeit het verschil in opvatting voort uit het gebrek aan kennis bij de

partners van de internationale ontwikkelingen over verkeersinfrastructuur en verkeersveiligheid. Het OM heeft onlangs een werkgroep geformeerd onder de naam “Di camera na but” waarin het Ministerie, OM en KPC zijn vertegenwoordigd. De werkgroep buigt zich over de voorbereidingen voor de inzet van verkeerscamera’s om overtredingen op te sporen en vervolgen.

### **Middelen**

De middelen die het korps ter beschikking heeft blijken op het moment onvoldoende te zijn om de verkeerswetgeving effectief te handhaven. Er is een gebrek aan adequate geavanceerde (technische) middelen zoals digitale apparatuur om achteraf de snelheid waarmee een voertuig gereden heeft te meten of om een remproef uit te voeren of om vast te stellen of de inzittenden de gordel gebruikten. Het korps beschikt niet over field-testers en een ademanalyse apparaat om alcohol controles uit te voeren. In de praktijk geschiedt de vaststelling van dronkenschap louter op basis van een subjectief oordeel van de betrokken politieambtenaren.

Verder blijkt dat het ministerie van justitie met een pilot project is gestart waarbij camera’s voor de controle op het verkeer gefaseerd zullen worden ingezet. In de eerste fase zullen er checkpoint camera’s voornamelijk om management informatie te verschaffen worden geplaatst en in de tweede fase E-police camera’s om het rijden door roodlicht te controleren.

Het Actpolsysteem produceert geen management informatie en bevat ook geen applicatie “verkeer”. Verkeerscontroles worden derhalve niet op basis van het IGP-concept uitgevoerd maar louter op eigen keuze of beleving. Het korps moet soms management informatie bij het extern bedrijf ForenSys opvragen of langdurig fysiek bepaalde spots observeren. Het Actpolsysteem is door een extern bedrijf ACTS ontworpen en wordt beheerd door de Stichting ICT. Het korps moet via deze kanalen management toestemming en informatie vragen. Naar het oordeel van het ministerie is deze procedure onjuist. Er is een platform ingesteld om deze problematiek op te lossen.

### **Kennis en expertise**

Er is een OvJ en een parketsecretaris speciaal belast met verkeerszaken die ondersteuning krijgen van de Hoofdofficier van Justitie. De kwaliteit van de Opv’s die door het korps worden aangeleverd is sterk verbeterd waardoor de gevallen die tot sepot leiden steeds minder worden. Het hoofd van de Unit verkeer verzorgt lezingen binnen het korps. Desondanks is er behoefte aan aanvullende verkeerscursussen.

Bij de UOOW heeft geen traffic engineer (verkeerskundige) om infrastructurele aanbevelingen te geven. Deze functie is ondanks aanbevelingen van een onderzoek niet op-

genomen in het functiehuis van de organisatie. De UOOW heeft wel projectleiders die de basis van weg- en waterbouw hebben gestudeerd en toezichthouders die voor de aanleg van de infrastructuur voor het verkeer worden ingezet. Kennis wordt verworven en bijgehouden door zelfstudie en deelname aan conventies.

De URO&P heeft geen planoloog in dienst terwijl de organisatiestructuur dit wel voorschrijft.

De leden van de VVV hebben kennis verworven in het kader van verkeersveiligheid door ervaring en contacten met de politieambtenaren.

### **Infrastructuur**

Er is geen ruimtelijke planning waarbij rekening wordt gehouden met de infrastructuur voor het verkeer en daardoor kunnen moeilijk multimodale verkeersinfrastructuur worden aangelegd. Dit stagneert de doorstroming van het verkeer en veroorzaakt verkeersopstoppingen en aanrijdingen. Bepaalde hoofdwegen worden niet van een middenberm voorzien.

De UOOW zorgt zoveel mogelijk voor voldoende wegmeubilair zoals verkeersborden, vangrails en lichtpalen. Een knelpunt is echter dat voor sommige verkeersborden geldt dat zij niet in overeenstemming zijn met de regelgeving.

Voorts wordt zoveel mogelijk snelheid beperkende voorzieningen getroffen zoals het aanleggen van rotondes, verhoogde kruisingen en verkeersdrempels (speed cushions) en markeringen van wegen. Een knelpunt is dat de financiën beperkt zijn doordat de overheid op de begroting heeft ingekort en het overgrote deel van de beschikbare financiën gebruikt wordt voor onderhoud van infrastructuur.

Blackspots worden niet op basis van (digitale)management informatie bepaald. Er is een meningsverschil tussen het UOOW en het KPC omtrent het aantal blackspots.

### **Processen en procedures**

Er zijn richtlijnen opgesteld door de UV voor de controle van: rijden onder invloed van alcohol, "fever/drift", snelheid, autogordel en roodlicht. De richtlijnen zijn echter, met uitzondering van het personeel van HIT, onvoldoende bekend bij de Handhaving teams van het korps. Het HIT hanteert de procedures conform deze richtlijnen. Een aantal richtlijnen van het HIT zijn echter niet actueel. De controles bij HIT worden maandelijks in een actieplanverkeer opgesteld.

Er is een OvJ en een parketsecretaris die sturing geven aan het personeel van het korps.

Het HIT stelt rapportages op van de resultaten van zijn activiteiten en stuurt deze door naar de leidinggevenden maar is echter er geen overleg met het HIT waarbij de voorde- ringen over prestatie indicatoren besproken worden.

### **Resultaten**

Doordat er geen structurele (gerichte)controles worden gehouden op het gebruik van alcohol, “fever” en valhelm zijn er geen concrete resultaten over deze thema’s. Er zijn slechts incidentele gevallen waarbij een bekeuring is uitgeschreven.

Doordat het Actpolsysteem geen applicatie “Verkeer” bevat kan het korps niet eenvou- dig met een druk op de knop informatie over uitgeschreven oproepings-processen- verbaal worden geproduceerd.

Verder is er geen analyse over de trends met betrekking tot de geprioriteerde doelstel- lingen beschikbaar. Noemenswaardig is het feit dat respondenten van het KPC stellen dat de doelstellingen in het jaarplan onrealistisch zijn doordat de (beperkte) personele capaciteit primair voor ‘high impact crimes’ moet worden ingezet.

### **Conclusie**

De Raad concludeert dat justitie onvoldoende in staat is om de verkeersveiligheid te optimaal te bevorderen en het aantal slachtoffers in het verkeer te verminderen. Ten eerste is de concept-wetgeving (landsverordening en uitvoeringsbesluiten) waarin ver- schillende onderwerpen die van belang zijn om de geprioriteerde thema’s efficiënt te handhaven, nog niet vastgesteld. Verder ontbreekt samenwerking tussen de partners en is er gebrek aan adequate middelen. Bovendien is de infrastructuur en zijn de con- troles voor verbetering vatbaar.

### **Aanbevelingen**

1. intensiveer op korte termijn de samenwerking met het ministerie van VVRP en overweeg daarvoor een (ministerin overstijgende) stuurgroep in te stellen;
2. bevorder op korte termijn ministerie overstijgende overleg tussen partners;
3. maak op korte termijn concrete afspraken met het extern bedrijf en de stichting over het beheer van het Actpolsysteem en verstrekking van management infor- matie;
4. draag zorg om op korte termijn voorlichtingscampagnes uit te voeren en over- weeg om de VVV daarbij te betrekken om onder meer educatie (training) te ver- zorgen;

5. rond af op middellange termijn het traject tot vaststelling van de wetgeving (landsverordening WVVC en uitvoeringsbesluiten);
6. draag zorg op middellange termijn voor de aanschaf van adequate middelen om alcohol controles (fieldtesters en ademanalyseapparaat) uit te voeren. Overweeg daarbij om op termijn andere geavanceerde technologische middelen aan te schaffen, zoals digitale apparatuur om achteraf de snelheid waarmee een voertuig gereden heeft te meten of om een remproef uit te voeren;
7. stel samen met het ministerie van VVRP op middellange termijn een strategisch verkeersbeleid op;
8. draag zorg voor voldoende financiële middelen en tijdige planning om ijking van snelheidsmeters tijdig uit te voeren;
9. zet het pilot camera project voort;
10. stel de noodzaak om verkeerskundigen en een planoloog bij respectievelijk de UOOW en URO&P te hebben onder de aandacht van de betrokken minister;

#### **Ten aanzien van het OM**

11. bevorder op korte termijn de samenwerking met de UOOW, URO&P en de VVV;

#### **Ten aanzien van het KPC**

12. bevorder op korte termijn samenwerking met de UOOW, URO&P en de VVV;
13. stel in de jaarplannen de concrete prestatie indicatoren vast;
14. draag zorg op korte termijn om verkeerscontroles op de speerpunten structureel te borgen;
15. draag zorg op korte termijn om de richtlijnen korps breed onder het personeel bekend te maken;
16. voer op middellange termijn een applicatie “verkeer” in het computersysteem die optimale gegevens ten aanzien van de speerpunten kan produceren;
17. draag zorg voor verkeerscursussen ten behoeve van het personeel;
18. draag zorg om het personeel van de UV de internationale ontwikkelingen in het verkeer te laten volgen;
19. monitor structureel de vorderingen;
20. Evalueer de resultaten van de verkeerscontroles.



1

# 1. Inleiding

## 1.1. Aanleiding

De Raad stelt jaarlijks in zijn jaarplan de onderzoeken voor dat kalenderjaar vast. Volgens het jaarplan 2017 verricht de Raad een inspectie-onderzoek om na te gaan in hoeverre justitie voldoende in staat is om de veiligheid in het verkeer te borgen door verkeerscontroles uit te voeren.

De borging van de veiligheid vergt een integrale aanpak waarbij verschillende partners hun bijdrage moeten leveren. Verkeerscontrole is één van de mechanismen om de veiligheid in het verkeer te verhogen en het gedrag van de verkeersdeelnemers positief te beïnvloeden. Met andere woorden is het aspect controle inherent aan de veiligheid, hoe meer controles uitgevoerd worden hoe beter de veiligheid is geborgd. Een strenge handhaving van de bestaande verkeersregels verlaagt het risico op bijvoorbeeld botsingen met (blijvend) lichamelijk letsel en/of dodelijk afloop. De veiligheid in het verkeer is gediend met (regelmatige) verkeerscontroles. Dit brengt met zich mee dat verkeershandhaving een integraal onderdeel moet vormen van het verkeersbeleid.

## 1.2. Doelstelling en toetsingskader

### 1.2.1. Doelstelling

Het doel van het onderzoek is om na te gaan in hoeverre de verkeerscontrole bijdraagt om de veiligheid in het verkeer te borgen. De Raad zal met dit onderzoek vaststellen in hoeverre justitie voldoende in staat kan worden geacht om deze doelstelling te realiseren. De wetgeving moet voldoende handvatten bieden om effectief tegen verkeersovertradingen op te kunnen treden en het beleid moet erop gericht zijn om de nodige verkeerscontroles te realiseren en samenwerking tussen ketenpartners te bevorderen. De middelen moeten toereikend zijn. De uitvoering van controles dient gericht te zijn op het verhogen van de veiligheid en gestructureerd te zijn waarbij transparante processen en procedures worden gehanteerd. Tot slot zal de mate waarin de doelstellingen worden gerealiseerd worden aangegeven. Uiteindelijk beoogt de Raad met dit onderzoek eventuele knel- en verbeterpunten te signaleren en indien nodig aanbevelingen te doen om het verkeersbeleid te versterken.

### 1.2.2. Toetsingskader



Het toetsingskader bestaat uit normen vastgelegd in de Wegenverkeersverordening Curaçao (verder WVVC), het inrichtingsplan van het KPC, de (jaar)plannen en verslagen van het OM en KPC en beleidstukken van deze organisaties.

## 1.3. Centrale vraag en onderzoeksvragen

### 1.3.1. Centrale vraag

De centrale onderzoeksvraag luidt als volgt:

***In hoeverre is de justitiële keten in staat om de veiligheid te borgen door verkeerscontroles uit te voeren?***

### 1.3.2. Onderzoeksvragen

De deelvragen luiden als volgt:

1. In hoeverre voldoen de regelgeving en het beleid?
2. Welke organisaties zijn betrokken bij de verkeerscontrole?
3. Welke middelen hebben die organisaties ter beschikking? Zijn deze middelen voldoende?
4. Hoe worden gerichte verkeerscontroles uitgevoerd? Welke procedures en processen worden gehanteerd?
5. Welke zijn de resultaten?

## 1.4. Afbakening

Het onderzoek bestrijkt de periode 2012 tot en met het eerste kwartaal van 2017. Om de veiligheid optimaal te borgen is samenwerking met externe organisaties noodzakelijk.

## 1.5. Onderzoek aanpak en methode

De inspecteurs hebben alle relevante literatuur en opgevraagde documenten van de desbetreffende organisaties bestudeerd. Aan de hand hiervan is er een vragenlijst opgesteld. Verschillende functionarissen bij het OM en het KPC zijn geïnterviewd. Om het zicht op het onderwerp te completeren heeft de Raad, in het kader van samenwerking, enkele externe partners benaderd. De afgenomen interviews zijn in verslagen vastgelegd en ter validering aan betrokkenen opgestuurd.

De Raad heeft de beschikbare rapportages, processen-verbaal en registraties doorgenomen. Tevens zijn de (technische) middelen die het korps ter beschikking heeft bekeken om na te kunnen gaan of deze toereikend zijn.

## **1.6. Leeswijzer**

Na het inleidende hoofdstuk wordt in het tweede hoofdstuk de bevindingen gerelateerd. Het derde hoofdstuk bevat een analyse en het vierde hoofdstuk de conclusie en aanbevelingen.

2

## 2. Onderzoeksresultaten

### 2.1. Wetgeving

#### **criterium**

De wetgeving kent voldoende bevoegdheden toe aan de opsporingsambtenaren ten einde controles uit te voeren met betrekking tot het alcoholgebruik, maximum toegestane snelheid, rijden door roodlicht en in gesloten verklaarde richtingen, het gebruik van mobiele telefoons en autogordels, rijden zonder valhelm en het fenomeen “fever”.<sup>1</sup>

#### **Bevindingen**

In het jaar 2013 is er bij Landsbesluit een geconsolideerde tekst van de WVVC 2000 vastgesteld.<sup>2</sup> Het rijden onder invloed van een stof en het rijden na een zodanig gebruik van alcoholhoudende drank zijn strafbaar gesteld in het wetboek. Verder wordt aan de opsporingsambtenaren de bevoegdheid gegeven om adem- en bloedtest te verrichten ter vaststelling van het gebruik van alcohol gebruik.<sup>3</sup> Volgens het wetboek is rijden door rood licht en het gebruik van een cellulaire telefoon of portofoon verboden. Ook de overschrijding van de maximaal toegestane snelheden is verboden en wordt de verplichting tot het gebruik van de beschikbare autogordel en het dragen van een helm geregeld.<sup>4</sup>

In de praktijk blijkt echter dat de wetgeving een aantal onderwerpen onvoldoende borgt en dat bepaalde onderwerpen niet (in de wet) zijn geregeld. Het rijden door rood licht en overschrijding van de snelheid kan niet effectief worden uitgevoerd doordat een regeling van kentekenaansprakelijkheid, een uitbreiding van de daderschap, ontbreekt.<sup>5</sup> Tevens ontbreekt de mogelijkheid om verkeersovertredingen administratiefrechtelijke af te handelen. Hierdoor kan een proces-verbaal terzake het rijden door roodlicht alleen door staande houding van de bestuurder worden uitgeschreven. Dit vormt een knelpunt in de praktijk doordat veel personeel moet worden ingezet bij de controles, namelijk voor constatering van het feit, notuleren, staande houding en uitschrijven van het proces-

---

<sup>1</sup> Handeling waarbij bestuurders van auto's of motoren op de openbare wegen met spinnende wielen, met de motor op hoge toeren, kunstjes met hun voertuigen maken, al dan niet tussen het reguliere verkeer in, met toeschouwers en daarbij bandsporen (strepen) op de wegdek achterlaten.

<sup>2</sup> Landsbesluit van de 31ste januari 2013, no. 13/0045, houdende vaststelling van de geconsolideerde tekst van de Wegenverkeersverordening Curaçao 2000.

<sup>3</sup> Artikel 22, eerste en tweede lid en artikel 24 van de WVVC.

<sup>4</sup> Artikel 8, artikel 29, artikel 46, artikel 47, artikel 78, artikel 79 van de WVVC.

<sup>5</sup> Een dergelijke regeling is essentieel voor de inzet van flitspalen voor de controle op rijden door roodlicht.

verbaal. Ook blijkt dat er geen regeling is voor de opname van speeksel ter vaststelling van verboden ingenomen substantie en geen specifieke regeling om het fenomeen “fever” effectief aan te pakken. Het verrichten van technische aanpassingen aan motoren wordt niet door de wet verboden. Hierdoor kan niet opgetreden worden tegen het verlengen van de vork (zweefarm) van motoren hetgeen een extra gevaar met zich meebrengt. Om het fenomeen “fever” te bestrijden maakt justitie gebruik van een kapstok artikel in de verkeerswetgeving, dat het veroorzaken van gevaar of hinder op de weg verbiedt. Pas bij herhaling van deze overtreding zal het OM verbeurdverklaring van het voertuig eisen ten einde het voertuig aan het verkeer te onttrekken. Verruiming van het verbod van bellen tijdens het rijden is ook niet in het wetboek opgenomen. Tot slot blijkt dat aan de bestuurders van vierwielige motoren (quad) geen verplichting is opgelegd om een helm te dragen.

Uit onderzoek blijkt dat een werkgroep is ingesteld waarin het OM, de UOOW (afdeling infrastructuur en keuring), Wetgeving Juridische Zaken (WJZ), Rijbewijs afdeling, Ontvanger en het KPC vertegenwoordigd waren. De werkgroep heeft alle belangenorganisaties (onder meer vereniging van motorrijder en de VVV) benaderd en met de inbreng van deze organisaties een concept-wetgeving opgesteld bevattende deze bovengenoemde aanvullende bepalingen. Deze concept-wetgeving is bij het ministerie van justitie ingediend maar is nog niet vastgesteld. Volgens het ministerie van justitie is het concept zonder uitleg ingediend bij de juridische afdeling van het ministerie en is daarom niet verder afgehandeld. Er is nu contact opgenomen met de leden van de werkgroep om de voorgestelde wijzigingen en structuur te bespreken. Het oordeel van het ministerie is dat de structuur van de wetgeving flexibel zijn. De uitwerking van de hoofdpunten moet in uitvoeringsbesluiten worden geregeld. Door deze flexibiliteit kunnen eventuele wetswijzigingen sneller worden doorgevoerd, aldus het ministerie.

Een wetgevingsjurist bij het OM heeft de volgende aanvullende concept uitvoeringsregelingen opgesteld:

1. aanscherping inrichtingseisen quads en motorfietsen (Ontwerp-landsbesluiten met Memorie van toelichting);
2. aanpassing Landsverordening Motorrijtuigenbelasting inhoudende dat de belastingsticker pas wordt verstrekt na betaling van openstaande verkeersboetes;
3. ontwerp-landsbesluiten alcoholcontroles alsmede memorie van toelichting;
4. introductie kentekenaansprakelijkheid alsmede het aanpassen van het kentekenregister.

## 2.2. Beleid

### ***criterium***

Er is een strategisch beleids- een jaar- en een actieplan. Het strategische beleidsplan stelt de lange termijn doelstellingen over verkeersveiligheid. Het jaarplan bevat de speerpunten en concrete prestatie indicatoren voor elk speerpunt en in de actieplannen wordt de uitvoering van de (gerichte)verkeerscontroles uitgewerkt. In de organisatiestructuur van het korps moet het thema verkeershandhaving voldoende worden geborgd zodat verkeerscontroles op structurele basis kunnen worden uitgevoerd.

### **Bevindingen**

Uit onderzoek blijkt dat er geen (integraal) strategisch beleid over verkeersveiligheid is opgesteld. Er zijn wel doelstellingen gesteld in documenten en jaarplannen van het OM en KPC. Er is onder andere een strategiedocument 2016 van het OM en het KPC waarin de kernthema's die organisaties beogen aan te pakken om de veiligheid in het verkeer te verhogen worden genoemd. Deze thema's zijn: overschrijding van snelheid, rijden door rood licht, rijden onder invloed, rijden zonder gebruik te maken van een helm of gordel, het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden, slechte staat van onderhoud van of onveilige modificaties aan voertuigen, het fenomeen "fever" en onveilige wegsituaties zoals de belijning, verlichting en inrichting (blackspots). De organisaties beogen de veiligheid te verhogen en het aantal (dodelijke) verkeersslachtoffers te verminderen door het rijgedrag van de weggebruikers middels controles te beïnvloeden. Het KPC heeft een jaarplan opgesteld waarin de cijfermatige doelstellingen voor 2016 en 2017 ten aanzien van het verkeer zijn gesteld. De organisatie beoogt ten aanzien van het thema "fever" 25 motoren in beslag te nemen. Ten aanzien van de andere speerpunten zijn er echter geen concrete prestatie indicatoren gesteld. Het OM stelt recidive streng aan te pakken door een forse boete op te leggen of vervangende hechtenis te eisen.

Binnen het korps worden verkeerscontroles door de handhaving teams en het HIT uitgevoerd. De controles van de handhaving teams zijn echter niet specifiek gericht op de speerpunten. Het HIT voert, met uitzondering van het fenomeen "fever", helm en alcohol, gerichte controles uit ten aanzien van snelheid, roodlicht, het gebruik van mobiele telefoons en het gebruik van autogordel. Het HIT voert naast de verkeerstaak ook andere taken uit zoals bijvoorbeeld het monitoren van de uitvoering van het elektronische toezicht. Verder worden de leden van het team ook voor andere handhavingstaken of openbare evenementen ingezet als dat nodig is en kampt het team met personeelsgebrek. Het korps heeft geen team uitsluitend belast met de uitvoering van verkeerscontrole.

## **2.3. Integrale aanpak**

### **criterium**

Verkeershandhaving wordt integraal uitgevoerd waarbij verschillende entiteiten vanuit het perspectief van hun taak overleg plegen. De integrale aanpak(overleg) is toegespitst op controle en toezicht, aanleg van infrastructuur, educatie en voorlichting. Met andere woorden berust de integrale aanpak op het uitgangspunt van de 3 E's te weten: Education (informatie- c.q. voorlichtingscampagnes aan het publiek), Engineering (de aanleg van infrastructuur), en Enforcement (handhaving van de regels) als pijlers in de verkeersveiligheid. De ministeries van justitie en VVRP werken samen om het beleidskader vast te stellen.

### **Bevindingen**

De verantwoordelijkheden (taken) binnen de overheid ten aanzien van de verkeersveiligheid zijn verdeeld over de ministeries van Justitie en VVRP. De ministers van Justitie en VVRP zijn respectievelijk de bevoegde autoriteiten ten aanzien van de opsporing en infrastructuur. Het KPC is belast met de handhaving van de verkeerswetgeving door controles uit te voeren, schrijft processen-verbaal van de geconstateerde overtredingen en stuurt deze voor verdere afhandeling door naar het OM. Het OM ontvangt de uitgeschreven processen-verbaal en wikkelt deze af hetzij door het opgelegde boetegeld te innen of door de zaak voor de rechter aanhangig te maken. Er is een afdeling executie die belast is met onder andere innen van boetegeld (verkeer) bij het OM. De UOOW is belast met de zorg voor openbare werken waartoe onder meer de infrastructuur, verkeer, en wegebouwkundige aspecten worden gerekend en de URO&P is belast met de ruimtelijke planning. Verder blijkt dat er een VVV is opgericht dat volgens haar doelstelling zowel zelfstandig als in samenwerking met andere verenigingen, autoriteiten en particulieren, de veiligheid van het verkeer beoogt te bevorderen.<sup>6</sup> De stichting bereikt haar doelstelling hoofdzakelijk door het geven van voorlichting en educatie.

In het jaar 2004 is een rapport opgesteld door de UOOW, de Dienst Stedenbouw & Volkshuisvesting Rotterdam en Dienst Gemeentewerken Rotterdam waarin een integrale aanpak in het kader van verkeersveiligheid is aanbevolen. Uit onderzoek blijkt dat deze aanbeveling niet is opgevolgd. Er is geen overleg in het kader van de aanleg van infrastructuur. Op incidentele basis hebben het KPC en de UOOW contact. Uit onderzoek blijkt dat een verschil in opvatting is tussen voornamelijk het KPC en de UOOW met betrekking tot infrastructurele veiligheidsaspecten in het verkeer. Hierdoor zijn de contacten tussen deze organisaties verwaterd. Volgens de UOOW vloeit het verschil in opvatting voort uit het gebrek aan kennis bij de partners van de internationale ontwikkelingen over verkeersinfrastructuur en verkeersveiligheid. Verder blijkt dat de ministeries geen overleg plegen (zie 2.2.). Tijdens de wederhoorfase bleek dat het OM een werk-

---

<sup>6</sup> Artikel 3, eerste lid van de Statuten van Vereniging voor Veilig Verkeer op Curaçao.

groep heeft geformeerd onder de naam “Di camera na but” waarin vertegenwoordigers van het Ministerie van Justitie, OM en KPC zijn vertegenwoordigd.

Uit onderzoek blijkt dat het korps, de UOOW noch VVV voorlichtingscampagnes geven. De UOOW stelt dat zij niet verantwoordelijk zijn voor voorlichting maar onderkent de behoefte ervan. De VVV voert geen voorlichtingscampagnes meer wegens tekort aan financiën. De overheid heeft de maandelijkse subsidie van 1500 gulden sinds oktober 2010 gestopt. Dit bedrag was onvoldoende om structureel voorlichtingscampagnes uit te voeren. Tegenwoordig moet de vereniging volstaan met af en toe een persbericht te publiceren. Alle partners onderkennen het belang van voorlichting in het kader van preventie en borging van de veiligheid en ervaren het gebrek als een gemis. Tijdens het onderzoek bleek dat enkele partners reeds het voornemen hadden om de krachten te bundelen om voorlichtingscampagnes te organiseren. Het ministerie was niet bekend met de oorzaken van het uitblijven van voorlichtingen door de VVV.

Educatie in het verkeer wordt door de VVV alleen aan schoolkinderen gegeven. Er wordt geen educatie geboden aan bijvoorbeeld (recidive) verkeersovertreders. De reclassering stuurt veroordeelden ter uitvoering van hun taakstraf naar VVV maar educatie in het verkeer maakt geen onderdeel uit van de taakstraf.

## 2.4. Middelen

### ***criterium***

De organisaties zijn voldoende toegerust om verkeerstakingen naar behoren uit te voeren. Er moeten voldoende materiële (technologische) middelen zijn om controles ten aanzien van: snelheid, het gebruik van alcohol en roodlicht uit te kunnen voeren. Er is een management informatie systeem beschikbaar ten einde controles gebaseerd op het IGP concept uit te voeren. Via digitale technische verbindingen is informatie beschikbaar tijdens gerichte- en incidentele controles.
---

### ***Bevindingen***

Ten tijde van het onderzoek beschikte het korps over vier snelheidsmeters. Een knelpunt is dat het korps niet tijdig zorgdraagt voor de jaarlijkse ijking van de meters in Nederland. Het korps heeft onlangs een aantal dienstvoertuigen met computers uitgerust. De computers zijn echter niet volledig operationeel. Het is de bedoeling dat in de toekomst via dit systeem relevante informatie met betrekking tot voertuigen en bestuurders op straat kan worden opgevraagd. Zo zal de politie in staat moeten zijn om informatie te raadplegen uit de datasystemen van de Ontvanger, het Keuringslokaal en andere instanties. Uit het systeem moet bijvoorbeeld blijken of een bestuurder een openstaande boete heeft of dat de schriftelijke bescheiden van een voertuig in orde zijn.



De middelen die het korps ter beschikking heeft blijken op het moment onvoldoende te zijn om de verkeerswetgeving effectief te handhaven. Er is een gebrek aan adequate geavanceerde (technische) middelen. Er is geen digitale apparatuur om achteraf de snelheid waarmee een voertuig gereden heeft te meten of om een remproef uit te voeren of om vast te stellen of de inzittenden de gordel gebruikten.

Het korps beschikt niet over fieldtesters en een ademanalyse apparaat om alcohol controles uit te voeren. De fieldtester is essentieel om op het plaats delict vast te stellen of een bestuurder alcohol heeft gebruikt en het ademanalyse apparaat om een meer accurate test op het politiebureau uit te kunnen voeren. De KMar is in staat om deze middelen aan het korps ter beschikking te stellen maar het korps doet zelden een beroep hierop. In de praktijk geschiedt de vaststelling van dronkenschap louter op basis van een subjectief oordeel van de agent op straat die de aanhouding verricht en de hulpofficier van justitie bij de voorgeleiding. Het ministerie zoekt naar andere minder kostbare alternatieven maar is bereid om de nodige financiën ter beschikking te stellen indien de behoefte aan materieel tijdig wordt aangegeven. Volgens de UOOW zijn er verschillende relatief goedkope middelen op de markt. Deze opsporingsmiddelen worden tijdens de internationale conventies tentoongesteld. Kennelijk draagt Justitie geen kennis hiervan doordat men niet aan de conventies deelneemt, aldus de UOOW.

Verder blijkt dat het ministerie van justitie met een pilot project is gestart waarbij camera's voor de controle op het verkeer gefaseerd zullen worden ingezet. In de eerste fase zullen er checkpoint camera's worden geplaatst. Het doel van dit systeem is voornamelijk om management informatie te verschaffen ten aanzien van snelheid, de bestuurder en de schriftelijke bescheiden van de auto. Bij constatering van een eventuele overtreding kan het systeem automatisch een boete via e-mail naar de houder/bestuurder van het voertuig verzenden. In de tweede fase zullen de camera's E-police worden ingezet om het rijden door roodlicht te controleren.

Uitgeschreven Opv's worden in het Actpolsysteem geregistreerd. Het systeem produceert echter geen management informatie. Verkeerscontroles worden derhalve niet op basis van het IGP-concept uitgevoerd maar louter op eigen keuze of beleving. Het Actpolsysteem bevat geen applicatie "Verkeer". De UV merkt op dat controles van bijvoorbeeld roodlicht hierdoor niet het gewenste resultaat produceren doordat weinig bekeuringen voor roodlicht tijdens controles worden uitgeschreven. Het korps moet soms management informatie bij het extern bedrijf ForenSys opvragen of moeten de leidinggevenden van de UV langdurig fysiek bepaalde spots observeren om een beeld te krijgen over de verkeerssituatie. Het ministerie had voorheen geen zicht op de implementatie van het Actpolsysteem. De bedoeling was dat het systeem voornamelijk informatie voor

blauw en voor management moest genereren zodat op basis daarvan het korps informatie gestuurd kon werken. Het duurt lang voordat de politie informatie produceert om deze te verstrekken. Het Actpolsysteem is door een extern bedrijf ACTS ontworpen en wordt beheerd door de Stichting ICT. In de praktijk blijkt dat het korps via deze kanalen management informatie moet opvragen en toestemming moet verkrijgen. Er wordt gehandeld alsof de politie niet de eigenaar is van de informatie. Naar het oordeel van het ministerie is deze veronderstelling onjuist doordat het Actpolsysteem intellectuele eigendom van het politiekorps is. Er is een platform ingesteld dat zich hierover buigt en met voorstellen moet komen om deze problematiek op te lossen.

## 2.5. Kennis en expertise

### ***criterium***

Er moet voldoende expertise en kennis beschikbaar zijn. De vastlegging van processen-verbaal en kennis van de verkeerwetgeving moeten op peil zijn. Verder moet er expertise zijn met betrekking van de aanleg van adequate infrastructuur om de veiligheid te borgen.
--

### ***Bevindingen***

Binnen Justitie is er aandacht voor kennis en expertise op het gebied van verkeer. Er is een OvJ en een parketsecretaris speciaal belast met verkeerszaken die ondersteuning krijgen van de Hoofdofficier van Justitie. De kwaliteit van de Opv's die door het korps worden aangeleverd is sterk verbeterd waardoor de gevallen die tot sepot leiden steeds minder worden. De beleving van het OM is dat binnen het korps voldoende kennis is met betrekking tot afhandelen van verkeerszaken en optreden op het plaats delict. Het hoofd van de Unit verkeer verzorgt lezingen aan de Wijkbureau chefs en de personeelsleden ingedeeld bij noodhulp. Desondanks is er behoefte aan aanvullende verkeerscursussen. Deze worden echter niet verzorgd.

Bij de UOOW is er behoefte aan een traffic engineer (verkeerskundige) om infrastructuurele aanbevelingen te geven en de veiligheid te verhogen. Het rapport uit 2004 heeft aanbevolen om twee verkeerskundigen bij UOOW in dienst te nemen. Deze aanbeveling is echter niet opgevolgd. De functie van verkeerskundige is niet opgenomen in het functiehuis van de organisatie. De UOOW heeft onlangs een sollicitatiegesprek gehouden met een verkeerskundige. De bedoeling is om deze verkeerskundige als projectleider in dienst te nemen en hem in afwachting van de formalisering van de functie taken van verkeerskundige te laten uitvoeren. Verder heeft de UOOW projectleiders die de basis van weg- en waterbouw hebben gestudeerd en toezichthouders die voor de aanleg van de infrastructuur voor het verkeer worden ingezet. Het UOOW personeel houdt zijn kennis op peil door zelfstudie en deelname aan conventies; International Road Fe-

deration (IRF) te Amsterdam en aan de Intertraffic. De organisatie bestelt en heeft een abonnement op literatuur onder meer specifiek bestemd voor wegbeheerder zoals het Besluit Administratieve Bepaling inzake wegverkeer (BABW). Volgens de UOOW houden de andere partners zich niet op de hoogte van de internationale ontwikkelingen. Op aandringen van de UOOW bij de minister van Justitie heeft het korps eenmalig een dergelijke conferentie bijgewoond.

De organisatiestructuur van de URO&P schrijft voor dat er een planoloog in dienst van de organisatie moet zijn maar deze functie was ten tijde van het onderzoek niet opgevuld.

De VVV bestaat uit vijf bestuursleden en rekt op de ondersteuning van verschillende leden waaronder ex-politieambtenaren. De leden van de vereniging hebben kennis verworven van verkeersregels en voorlichting door de nauwe contacten in het verleden met de politie. Destijds bestond het bestuur van de vereniging uit, onder andere, leidinggevende politieambtenaren. De huidige voorzitter heeft lang geleden een cursus in Nederland gevolgd. Wegens gebrek aan financiën kunnen de bestuursleden geen cursus volgen of meedoen aan internationale conventies.

## 2.6. Infrastructuur

### ***criterium***

De infrastructuur biedt voldoende veiligheid in het verkeer. De aanleg van wegen vormt onderdeel van een ruimtelijk plan. Er is voldoende wegmeubilair om indicaties aan de weggebruikers te geven en er worden tevens snelheid beperkende voorzieningen getroffen om de veiligheid te verhogen. Black spots worden op basis van management informatie vastgesteld en aangepast om de veiligheid te verhogen.
---

### ***Bevindingen***

De UOOW ervaart het feit dat de URO&P geen planoloog in dienst heeft als een gemis. Er is geen ruimtelijke planning waarbij rekening wordt gehouden met de infrastructuur voor het verkeer. De UOOW kan hierdoor geen multimodale verkeersinfrastructuur aanleggen. Bijvoorbeeld woningen op de hoofdwegen worden tot panden waarin zaken worden gevestigd verbouwd waarbij parkeerplaatsen aan de voorkant, langs de rijbaan, in plaats van aan de achterkant worden gebouwd. Dit stagneert de doorstroming van het verkeer en veroorzaakt verkeersopstoppingen en aanrijdingen.

Verder blijkt dat de aanbevelingen uit het rapport van 2004 ten aanzien van de infrastructuur niet volledig zijn uitgevoerd. Bepaalde hoofdwegen worden niet van een middenberm voorzien. De UOOW zorgt zoveel mogelijk voor voldoende wegmeubilair zoals

verkeersborden, vangrails en lichtpalen. Een knelpunt is dat voor sommige verkeersborden geldt dat zij niet in overeenstemming zijn met de regelgeving. De UOOW is belast met het opstellen van de beschikkingen maar heeft een achterstand hierin. Verder stelt de organisatie dat bepaalde wegen in strijd met de bepalingen van het EOP aangelegd zijn. Het plaatsen van borden zou in die gevallen geen zin hebben, aldus de UOOW.

Voorts wordt zoveel mogelijk snelheid beperkende voorzieningen getroffen zoals het aanleggen van rotondes, verhoogde kruisingen en verkeersdrempels (speed cushions) en markeringen van wegen. Een knelpunt is dat de financiën beperkt zijn. De aanleg van infrastructuur wordt begroot door UOOW maar de overheid heeft echter hierin ingekort. Daarnaast wordt het overgrote deel van de beschikbare financiën gebruikt voor onderhoud van infrastructuur (beplanting en wegmeubilair) en betaling van de rekening voor electra. De organisatie kan hierdoor alleen kleine projecten uitvoeren.

Blackspots worden niet op basis van (digitale)management informatie bepaald. De UV observeert sommige spots langdurig fysiek om informatie te verkrijgen (zie 2.4.) Volgens de UOOW zijn de blackspots grotendeels door de UOOW aangepast. De UOOW stelt dat één van de overgebleven blackspots de Weg naar Westpunt is. De UV deelt deze mening niet en stelt dat er meerdere spots zijn die gevaar voor het verkeer opleveren. Volgens de UOOW is het project om de Weg naar Westpunt te verbeteren niet voorgezet wegens de benodigde aanzienlijke investering voor onder andere de noodzakelijke aankoop van particuliere gronden. Daarnaast stelt de organisatie dat de verwerkingscapaciteit van de weg naar Westpunt nog toereikend is.

## 2.7. Processen en procedures

### ***criterium***

Er moeten duidelijke processen en procedures beschreven zijn over de aanpak en afhandeling van de speerpunten om de kwaliteit te borgen. De processen en procedures zijn bekend onder het personeel. De controles ten aanzien van de speerpunten worden ingepland. Er vindt sturing plaats door de leidinggevenden waarbij de vorderingen van voorgestelde doelstellingen voortdurend worden gemonitord.
--

### ***Bevindingen***

Er zijn richtlijnen opgesteld door de UV voor de controle van: rijden onder invloed van alcohol, "fever/drift", snelheid, autogordel en roodlicht. De Raad heeft geen richtlijnen over de controle ten aanzien van het bellen tijdens het rijden en het gebruik van valhelm ontvangen.

De richtlijn over rijden onder invloed van alcohol stelt hoofdzakelijk regels over de constatering en vastlegging van het feit, de aanhouding en overbrenging van de verdachte en het optreden op het plaats delict.

“Fever” en drift zijn gedefinieerd in de betrokken richtlijn. Verder wordt onder meer regels gesteld over de constatering, vastlegging en inbeslagname van voertuigen.

Er zijn voorwaarden gesteld ten aanzien van de keuze van de plaatsen waar roodlichten en snelheidscontrole kunnen worden gehouden. Verder wordt in betrokken richtlijnen de tijdstippen voor het houden van de controle en het aantal in te zetten personeel en materieel aanbevolen. Tot slot bevatten deze richtlijnen regels ten aanzien van de inbeslagname/bewaring van voertuigen.

De richtlijn over het dragen van autogordels bevat hoofdzakelijk de procedures die gevolgd moeten worden bij de controle, namelijk de zichtbaarheid en inzet van de verbalisanten, de veiligheid van het personeel, de vermelding van verschillende tijdstippen en de taken van de verbalisanten.

De richtlijnen zijn echter onvoldoende bekend bij de handhaving teams van het korps. Het HIT beschikt over een aantal richtlijnen over de speerpunten en hanteert daarbij de procedures conform deze richtlijnen. Het HIT stelt bijvoorbeeld een proces-verbaal op bevattende de gehanteerde werkwijze tijdens de controles. Alle bijzonderheden met betrekking tot de controle, zoals ijkdatum van snelheidsapparaat, plaats waar de verbalisanten (observatoren) hebben gestaan etc., worden gerelateerd. Er wordt een plattegrond opgemaakt van de plaats waar de controle wordt gehouden. Een aantal richtlijnen van het HIT zijn echter niet actueel.

De controles bij HIT worden maandelijks gepland.

Er is een OvJ en een parketsecretaris die in contact treden met de leidinggevenden van de UV en het HIT waarbij bijvoorbeeld gesproken wordt over de kwaliteit van de processen-verbaal. Het OM monitort de kwaliteit van oproepingsprocessen-verbaal en stelt een lijst op van geconstateerde gebreken die naar desbetreffende teams van het korps wordt verstuurd. Het HIT en de UV beamen dat het OM de nodige sturing geeft als bijvoorbeeld complexe proces-verbalen moeten worden opgesteld.

Het HIT stelt rapportages op van de resultaten van zijn activiteiten en stuurt deze door naar de leidinggevenden. Echter is er geen overleg met het HIT waarbij de vorderingen over prestatie indicatoren besproken worden. Er zijn platforms binnen het korps die de

processen van Handhavingsteam 2 monitoren. De vorderingen van het HIT met betrekking tot de speerpunten maken geen onderdeel van uit.

## 2.8. Resultaten

### **criterium**

De beoogde doelstellingen en prestatie indicatoren zijn gehaald. Uit het registratiesysteem van de organisaties moet blijken dat de prestatie indicatoren zijn gehaald. De organisaties moeten de cijfers (registratie) analyseren ter vaststelling of de beoogde doelstellingen, namelijk verhoging van de veiligheid en vermindering van het aantal slachtoffers, zijn gehaald. De analyse moet in ieder geval een significante trend vertonen in vermindering van het aantal aanrijdingen, aanrijdingen waarbij slachtoffers zijn gevallen en aanrijdingen met dodelijk afloop.

### **Bevindingen**

Doordat er geen structurele (gerichte)controles worden gehouden op het gebruik van alcohol, “fever” en valhelm zijn er geen concrete resultaten over deze thema’s. Er zijn slechts incidentele gevallen waarbij een bekeuring is uitgeschreven. Hieronder volgt een overzicht vanaf 2014 tot en met 2017 waarbij een totaal van negen gevallen van rijden onder invloed zijn behandeld en slechts drie van “fever”.

Strafbare Feit	2014	2015	2016	2017
Rijden onder invloed	2	4	4	1
“Fever”	---	---	2	1

Voor wat betreft de controles op de andere speerpunten heeft de Raad van het HIT slechts van het jaar 2017 een aantal beknopte overzichten ontvangen die in het Word systeem zijn opgemaakt. Zoals reeds vermeld onder 2.4. bevat het Actpolsysteem geen applicatie “Verkeer”. Het aantal uitgeschreven processen-verbaal per speerpunt kan niet eenvoudig met een druk op de knop worden geproduceerd.

Het OM heeft de Raad een overzicht van uitgeschreven processen-verbaal in het jaar 2014 en tot zover in 2017 aangeboden. Hieruit blijkt dat in het jaar 2014, 2015, 2016 respectievelijk een totaal van 6348, 5485, 5200 processen-verbaal zijn uitgeschreven. In 2017 ten tijde van het onderzoek waren er 4304 uitgeschreven. Hieronder volgt een weergave van de uitgeschreven processen-verbaal op jaarbasis per speerpunt.

### **Uitgeschreven proces-verbaal periode 2014-2017 tot zover**

Jaar	Strafbaar feit	Aantal
2014	Rood licht	568

2014	Snelheid	498
2014	Telefoneren tijdens rijden	809
2014	Autogordel	4473
<b>Totaal 2014</b>		<b>6348</b>

Jaar	Strafbaar feit	Aantal
2015	Rood licht	452
2015	Snelheid	263
2015	Telefoneren tijdens rijden	772
2015	Autogordel	3998
<b>Totaal 2015</b>		<b>5485</b>

Jaar	Strafbaar feit	Aantal
2016	Rood licht	459
2016	Snelheid	120
2016	Telefoneren tijdens rijden	647
2016	Autogordel	3974
<b>Totaal 2016</b>		<b>5200</b>

Jaar	Strafbaar feit	Aantal
2017 (juni)	Rood licht	256
2017 (juni)	Snelheid	148
2017 (juni)	Telefoneren tijdens rijden	486
2017(juni)	Autogordel	3414
<b>Totaal 2017</b>		<b>4304</b>

Totaal	Strafbaar feit	Aantal
2014-2017 (juni)	Rood licht	1735
2014-2017 (juni )	Snelheid	1020
2014-2017 (juni )	Telefoneren tijdens rijden	2714
2014-2017 (juni )	Autogordel	15.859
<b>Groot totaal 2014-2017</b>		<b>21.328</b>

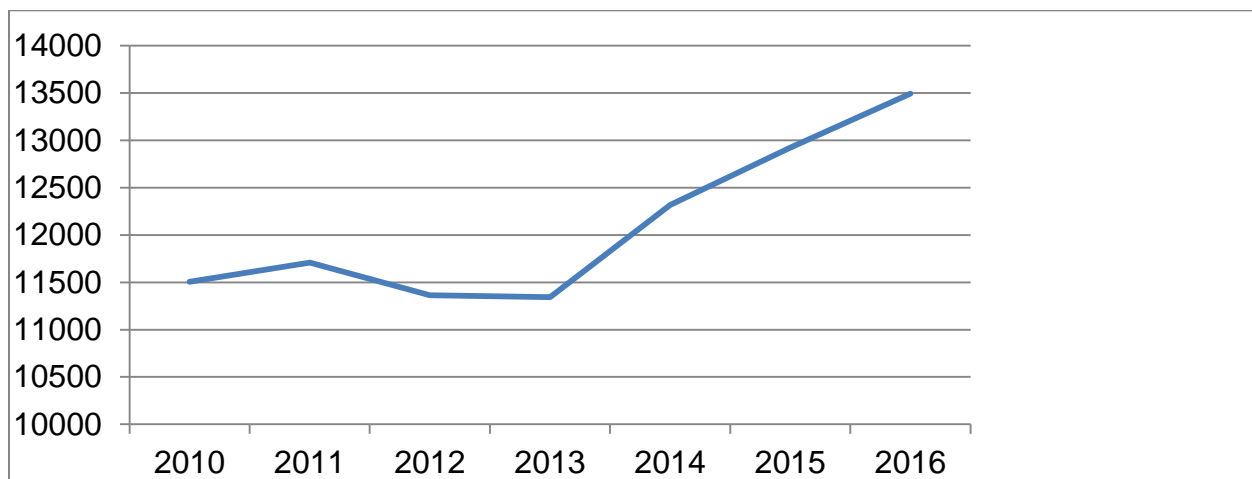
Er is geen analyse over de trends met betrekking tot de geprioriteerde doelstellingen beschikbaar. De VVV en het CBS (Uitvoeringsorganisatie Centraal Bureau voor de Statistiek hebben aan de Raad een overzicht beschikbaar gesteld ten aanzien van het aantal aanrijdingen, aanrijdingen waarbij slachtoffers zijn gevallen en aanrijdingen met dodelijk afloop. Het overzicht bevat cijfers vanaf het jaar 2010 tot en met 2016. Hieronder zijn deze gegevens in een tabel verwerkt.

**OVERZICHT VERKEERSONGELUKKEN  
2010 TOT EN MET 2016**

Jaar	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Totaal
Aantal verkeersongelukken	11505	11708	11363	11342	12318	12923	13493	<b>84652</b>
Aantal verkeersdoden	15	21	13	14	19	20	18	<b>120</b>
Aantal opgenomen slachtoffers	147	176	220	288	317	271	199	<b>1618</b>
Aantal niet opgenomen slachtoffers	458	347	314	392	347	395	342	<b>2595</b>
<b>Totaal</b>	<b>12125</b>	<b>12252</b>	<b>11910</b>	<b>12036</b>	<b>13001</b>	<b>13609</b>	<b>14052</b>	

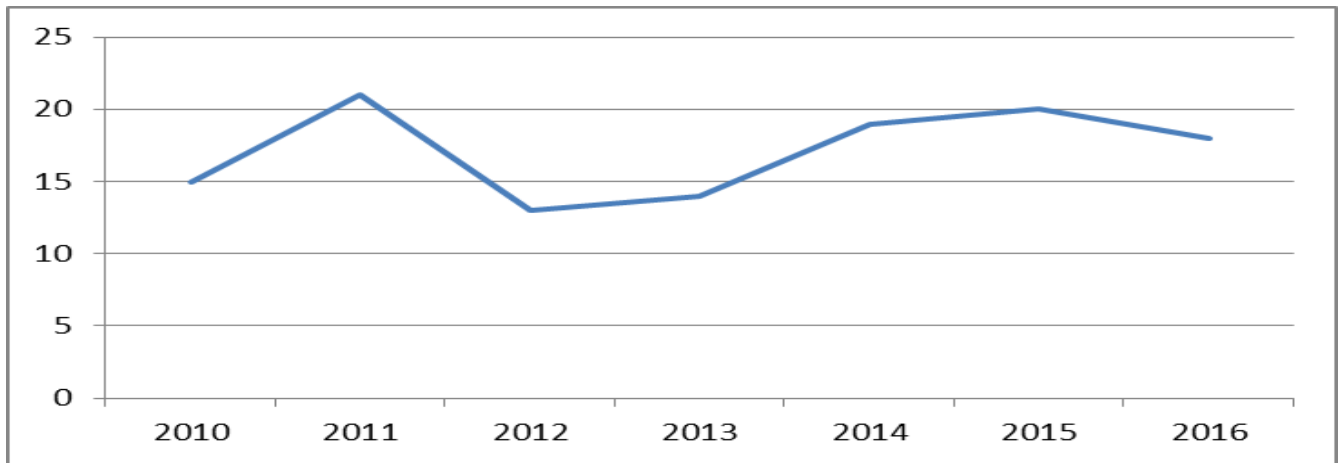
Noemenswaardig is het feit dat respondenten van het KPC stellen dat de doelstellingen in het jaarplan onrealistisch zijn doordat de (beperkte) personele capaciteit primair voor 'high impact crimes' moet worden ingezet.

**Aantal verkeersongelukken 2010 tot en met 2016**

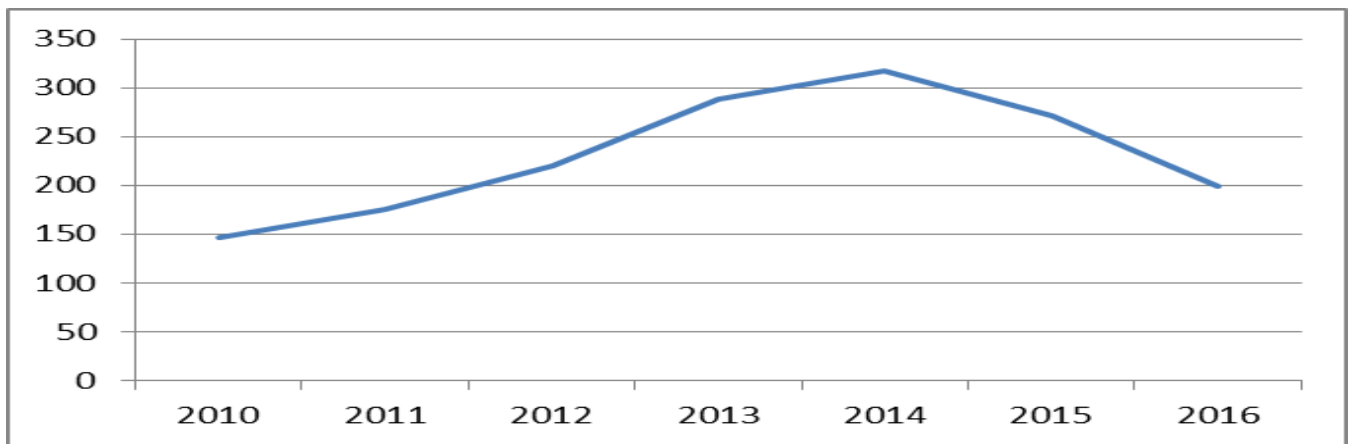


**Aantal verkeersdoden 2010 tot en met 2016**

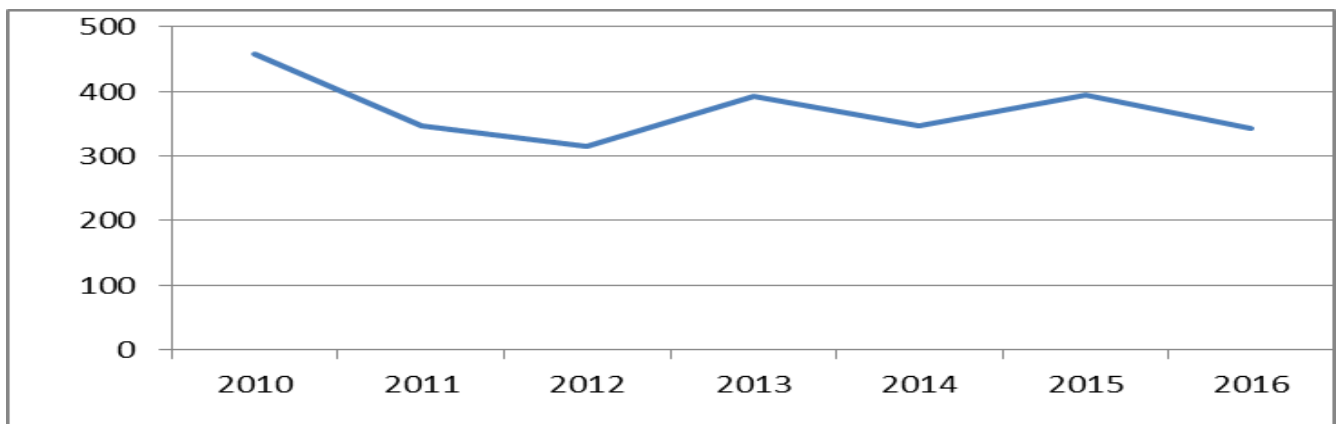




**Aantal opgenomen slachtoffers 2010 tot en met 2016**



**Aantal niet opgenomen slachtoffers 2010 tot en met 2016**



3

## 3. Beoordeling

### 3.1. Wetgeving

De Raad is van oordeel dat in het kader van handhaving van de verkeerswetgeving met het oog op de borging van de veiligheid het onontbeerlijk is dat er adequate wetgeving wordt vastgesteld. De bepalingen in de wetgeving moeten justitie voldoende handvatten bieden om tegen alle soorten fenomenen in het verkeer op te kunnen treden en degelijke controles uit te voeren door inzet van (technische) opsporingsmiddelen. Daarom is het doorslaggevend dat het vaststellingstraject van het concept WVVC en de uitvoeringsbesluiten wordt afgerond. Naar het oordeel van de Raad heeft het vaststellingstraject onnodig vertraging opgelopen althans was het ontbreken van een toelichting op het concept geen legitieme reden om het traject aan te houden. Als gevolg van het gebrek aan regelgeving kunnen geen effectieve controles worden uitgevoerd ten aanzien het fenomeen “fever”, wegens het ontbreken van technische eisen ten aanzien van motorfietsen, valhelm voor quads, rijden door roodlicht en overtreding van de maximale toegestane snelheid. Door verruiming van daderschap kunnen flitspalen worden ingezet hetgeen naar het oordeel van de Raad effectief en efficiënt is en niet op de krappe capaciteit van het korps drukt.

### 3.2. Beleid

De Raad acht als een gemis het feit dat er geen (integraal) strategisch beleid is opgesteld ten aanzien van de veiligheid van het verkeer en is derhalve van oordeel dat een gezamenlijk aanpak (beleid) in het verkeer ontbreekt. De Raad is van oordeel dat de partners een dergelijk beleid moeten opstellen. Voorts is de Raad van oordeel dat in de plannen concrete realistische prestatie indicatoren moeten worden gesteld voor alle thema's. Het voordeel hiervan is dat de organisaties zich dan inspannen om de doelstellingen te behalen. Tevens dient dit om achteraf een analyse te kunnen maken over het effect van de controles. De Raad is van oordeel dat borging van verkeerscontroles ten aanzien van de speerpunten voor verbetering vatbaar is. Alleen het HIT voert gerichte controles uit op de speerpunten maar moet ook andere taken vervullen en kampt met gebrek aan personele capaciteit.

### 3.3. Integrale aanpak

De Raad is van oordeel dat overleg tussen de partners moet worden hervat. Het verschil in opvatting ten aanzien van infrastructurele aspecten (verkeersveiligheid) tussen het korps en de UOOW moet worden opgelost. De eensgezindheid tussen de partners wordt naar oordeel van de Raad bevorderd door het actualiseren van het kennisniveau

van de betrokken partners. De Raad is derhalve van oordeel dat de internationale ontwikkelingen door alle partners moeten worden bijgehouden en de verworven kennis met elkaar worden gedeeld. Het gebrek aan overleg en eensgezindheid brengt het risico met zich mee dat verkeersregels niet worden gehandhaafd. De Raad is van oordeel dat daarmee het uitgangspunt van de drie E's niet wordt gehuldigd.

Dit geldt eveneens ten aanzien van het aspect educatie en voorlichting. Naar het oordeel van de Raad laat de aandacht voor deze aspecten veel te wensen over. Ondanks het feit dat alle partners het belang en zelfs de noodzaak aan voorlichting onderkennen worden al jaren geen voorlichtingscampagnes gegeven. De Raad is van oordeel dat aan verkeersovertreders in het kader van de strafvervolgning de voorwaarde kan worden gesteld om een training bij de VVV te volgen. De Raad acht voorlichting en educatie een belangrijke taak van de overheid en belangrijke instrumenten om de bewustwording van weggebruikers en de veiligheid in het verkeer te bewerkstelligen. Het feit dat hieraan geen aandacht wordt besteed is derhalve betreurenswaardig. De samenwerkingsafspraken met de VVV als een belangrijke sleutel in het kader van voorlichting en educatie moeten weer tot stand komen. De Raad is van oordeel dat voorlichting en educatie zo spoedig mogelijk moet worden gegeven.

De Raad is verder van oordeel dat gedeelde ministeriële verantwoordelijkheden in de verkeerswetgeving noopt tot samenwerking tussen ministers (ministeries). Dit komt naar het oordeel van de Raad onvoldoende tot uiting en is voor verbetering vatbaar.

### 3.4. Middelen

#### ***Materieel***

De Raad is van oordeel dat het korps alleen over basis middelen beschikt voor de uitvoering van snelheidscontrole. De afdeling bedrijfsvoering van het korps moet zorgdragen voor de tijdige ijking van de snelheidsmeters. De Raad onderkent de behoefte aan (meer) geavanceerde technologische middelen. Het feit dat het korps niet beschikt over adequate middelen om het gebruik van alcohol te controleren en vast te stellen, acht de Raad een gemis. Door dit gebrek kunnen geen effectieve gerichte controles worden uitgevoerd op het gebruik van alcohol. De Raad is derhalve van oordeel dat de veiligheid met betrekking tot dit aspect onvoldoende is geborgd.

De Raad juicht toe de introductie van geavanceerde technologie door het plaatsen van camera's die informatie genereren zodat tegen overtredingen kan worden opgetreden. De Raad is van oordeel dat deze ontwikkelingen van toegevoegde waarde zijn en een grote bijdrage zullen leveren aan handhaving van de regels en uiteindelijk borging van

de (verkeers-)veiligheid. De Raad hoopt dat deze ontwikkelingen slagvaardig zullen worden voortgezet.

De Raad is van oordeel dat de informatie positie van het korps ten aanzien van het verkeer verbeterd moet worden. Verkeerscontroles worden niet op grond van een analyse uitgevoerd en derhalve is er geen sprake van informatie gestuurde controles. Naar het oordeel van de Raad is het korps niet in staat om gerichte controles op de juiste locatie en tijden uit te voeren. Dit draagt niet bij tot realisatie van de doelstellingen (prestatie indicatoren) van het korps. De knelpunten bij de blackspots komen niet in beeld op grond van een (digitale)analyse maar door observatie. Ook deze werkwijze is naar het oordeel van de Raad niet effectief en borgt de veiligheid in mindere mate. De Raad is van oordeel dat het verschil in opvatting over het beheer van het Actpolsysteem moet worden opgelost zodat het korps te allen tijde over management informatie kan beschikken. De introductie van een applicatie “verkeer” is naar het oordeel van de Raad essentieel om informatie te genereren.

### **3.5. Kennis en expertise**

De Raad is verheugd ten aanzien van de vorderingen in de kwaliteit van oproepproces-verbaal (Opv's). De Raad is van oordeel dat het korps verkeerscursussen moet laten verzorgen.

### **3.6. Infrastructuur**

De minister van VVRP is verantwoordelijk voor de aanleg van de verkeersinfrastructuur. De Raad is van oordeel dat de aanleg van adequate infrastructuur voor verbetering vatbaar is en dat de aanbevelingen in het rapport uit 2004 dienen te worden opgevolgd. Alle verkeersborden moeten in overeenstemming zijn met de regelgeving en daarvoor moeten, indien nodig, de nodige aanpassingen in de wet worden gedaan. De Raad is zich bewust van het feit dat tekort aan financiën een rol speelt maar is van oordeel dat inspanningen moeten worden gedaan om blackspots aan te passen.

De Raad onderkent de inspanningen van de UOOW om een optimale infrastructuur aan te leggen en de knelpunten van de blackspots op te heffen om de veiligheid zoveel mogelijk te borgen. De Raad acht het echter belangrijk dat de vaststelling van blackspots op grond van beschikbare informatie over de verkeerssituatie geschiedt om de objectiviteit te borgen. De Raad ziet goede kans dat de investeringen die gedaan worden in de technologische middelen verbetering hierin zullen brengen.

### 3.7. Processen en procedures

Het feit dat de UV richtlijnen opstelt acht de Raad als bevorderend om de kwaliteit en effectiviteit in de afhandeling van de speerpunten te borgen. Minder positief en niet bevorderend is het feit dat de richtlijnen onvoldoende bekend zijn onder het personeel. De Raad is van oordeel dat de richtlijnen korps breed bekend moeten zijn.

De Raad acht ook als positief het feit dat het HIT actieplannen opstelt maar is van oordeel dat de speerpunten niet structureel in het actieplan zijn opgenomen. Dit brengt het risico met zich mee dat de prestatie indicatoren niet worden gehaald.

De Raad is van oordeel dat het OM voldoende sturing geeft, maar sturing door het korps op de geprioriteerde thema's vindt niet danwel onvoldoende plaats.

### 3.8. Resultaten

De Raad juicht toe het feit dat de thema's rijden door rood licht, overschrijding van de snelheid, controle van het gebruik valhelm, autogordel, rijden onder invloed van alcohol, het fenomeen "fever" (technische eisen) als thema's zijn geprioriteerd om de veiligheid te borgen. De Raad acht als een gemis het feit dat er geen prestatie indicatoren zijn vastgesteld noch een analyse plaats vindt van de geprioriteerde doelstellingen. De Raad is tevens van oordeel dat de organisaties de resultaten in het jaarverslag moeten vermelden.

Uit de statistieken blijkt niet dat het aantal ongelukken en slachtoffers in het verkeer structureel zijn verminderd. Uit de cijfers (2010-2016) die door de VVV en het CBS ter beschikking zijn gesteld constateert de Raad dat in vergelijking tot 2010 in 2016 het aantal verkeersongelukken met 17% is gestegen, het aantal verkeersdoden met 20% en het aantal opgenomen verkeersslachtoffers met 35% (zie paragraaf 2.8.). Ten aanzien van de niet opgenomen slachtoffers is er een daling van 16% in de genoemde periode. Naar het oordeel van de Raad is dit geen positieve ontwikkeling en kan de Raad op grond van deze ontwikkelingen niet tot het oordeel komen dat de veiligheid in het verkeer (structureel) is verbeterd. De stelling dat wegens een aantal knelpunten de gestelde indicatoren en doelstellingen niet realistisch en haalbaar zijn, overtuigt de Raad niet. Het belang van de veiligheid, namelijk het voorkomen van (dodelijke) slachtoffers in het verkeer, noopt tot oplossing van de knelpunten.



4



## 4. Conclusie en aanbevelingen

### 4.1. Conclusie

De Raad concludeert dat justitie onvoldoende in staat is om de verkeersveiligheid te optimaal te borgen en het aantal slachtoffers in het verkeer te verminderen. Ten eerste is de concept-wetgeving (landsverordening en uitvoeringsbesluiten) waarin verschillende onderwerpen die van belang zijn om de geprioriteerde thema's efficiënt te handhaven, nog niet vastgesteld. Verder ontbreekt samenwerking tussen de partners en is er gebrek aan adequate middelen. Bovendien is de infrastructuur en zijn de controles voor verbetering vatbaar.

### 4.2. Aanbevelingen aan de Minister

#### Algemeen

1. intensiveer op korte termijn de samenwerking met het ministerie van VVRP en overweeg daarvoor een (ministerie overstijgende) stuurgroep in te stellen;
2. bevorder op korte termijn ministerie overstijgende overleg tussen partners;
3. maak op korte termijn concrete afspraken met het extern bedrijf en de stichting over het beheer van het Actpolsysteem en verstrekking van management informatie;
4. draag zorg om op korte termijn voorlichtingscampagnes uit te voeren en overweeg om de VVV daarbij te betrekken om onder meer educatie (training) te verzorgen;
5. rond af op middellange termijn het traject tot vaststelling van de wetgeving (landsverordening WVVC en uitvoeringsbesluiten);
6. draag zorg op middellange termijn voor de aanschaf van adequate middelen om alcohol controles (fieldtesters en ademanalyseapparaat) uit te voeren. Overweeg daarbij om op termijn andere geavanceerde technologische middelen aan te schaffen, zoals digitale apparatuur om achteraf de snelheid waarmee een voertuig gereden heeft te meten of om een remproef uit te voeren;
7. stel samen met het ministerie van VVRP op middellange termijn een strategisch verkeersbeleid op;
8. draag zorg voor voldoende financiële middelen en tijdige planning om ijking van snelheidsmeters tijdig uit te voeren;
9. zet het pilot camera project voort;
10. stel de noodzaak om verkeerskundigen en een planoloog bij respectievelijk de UOOW en URO&P te hebben onder de aandacht van de betrokken minister;

#### Ten aanzien van het OM

11. bevorder op korte termijn de samenwerking met de UOOW, URO&P en de VVV;

### **Ten aanzien van het KPC**

12. bevorder op korte termijn samenwerking met de UOOW, URO&P en de VVV;
13. stel in de jaarplannen de concrete prestatie indicatoren vast;
14. draag zorg op korte termijn om verkeerscontroles op de speerpunten structureel te borgen;
15. draag zorg op korte termijn om de richtlijnen korps breed onder het personeel bekend te maken;
16. voer op middellange termijn een applicatie “verkeer” in het computersysteem die optimale gegevens ten aanzien van de speerpunten kan produceren;
17. draag zorg voor verkeerscursussen ten behoeve van het personeel;
18. draag zorg om het personeel van de UV de internationale ontwikkelingen in het verkeer te laten volgen;
19. monitor structureel de vorderingen;
20. Evalueer de resultaten van de verkeerscontroles.