

Addendum Leidraad Verkeershandhaving 2019-2021



Inleiding

In 2015 heeft het Parket CVOM met de politie de Leidraad Handhavingsplan 2016-2018 opgesteld. Met deze Leidraad werd richting gegeven aan het handhavingsplan voor de verkeershandhaving door de Teams Verkeer. In de Leidraad zijn ook de verkeersprioriteiten opgenomen.

Er is veel beweging op het terrein van de aanpak van verkeersveiligheid. Op 5 december 2018 heeft de Minister van Infrastructuur & Waterstaat het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV)¹ aangeboden aan de Tweede Kamer. Voor de korte termijn is gezamenlijk het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021 opgesteld. In deze transitieperiode wordt het SPV verder geïmplementeerd en wordt de afgesproken governancestructuur in de regio ingevoerd. Gezien deze ontwikkelingen hebben politie en OM afgesproken om voor deze periode een Addendum bij de Leidraad op te stellen. Voor het OM en de politie is de implementatie van het SPV leidend.

Dit addendum is nadrukkelijk een aanvulling op de Leidraad. De inhoud van de Leidraad blijft voor de periode 2019-2021 van kracht. In dit addendum wordt de actuele richting van de verkeershandhaving toegelicht.

Terugblik Leidraad

De Leidraad is breed gebruikt binnen politie en het OM als instrument voor de sturing op de verkeershandhaving. De verkeersprioriteiten Verkeersveelplegers, Alcohol, Rood licht, Afleiding en Snelheid (VARAS) zijn landelijk en regionaal stevig weggezet. Ook in de media is dit een duidelijke aanpassing geweest van de voormalige speerpunten naar verkeersprioriteiten en VARAS. De Leidraad is ook op landelijk niveau benoemd als richtinggevend voor verkeershandhaving voor Teams Verkeer. Bijvoorbeeld in het Interdepartementaal Beleidsonderzoek Verkeer (IBO), het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) en het is ook in meerdere kamerbrieven opgenomen. De doelstelling om in iedere regio een stuurgroep verkeershandhaving (OM, politie, provinciale en gemeentelijke wegbeheerders) op te richten is nog niet geheel gerealiseerd. Er zijn hierin positieve resultaten behaald. De nadere realisatie van dit governancevraagstuk maakt deel uit van de implementatie van het SPV en wordt samen met de partners opgepakt. De (voormalige) stuurgroepen verkeer gaan onderdeel uitmaken van deze governance. De uitwerking per regio is maatwerk.

Een aandachtspunt is de ontwikkeling en toepassing van kernprestatieindicatoren (kpi's) en de monitoring hierop. Doel van de kpi's is om inzicht te krijgen op de inzet en effectiviteit van de handhaving ten behoeve van de evaluatie en sturing. Het streven is om landelijk meer uniformiteit in de toepassing hiervan te bewerkstelligen.

Ontwikkelingen

Het eerder genoemde SPV is opgesteld onder regie van het ministerie van I&W met mede-overheden en maatschappelijke organisaties.

¹ Voor meer informatie zie www.verkeersveiligheid2030.nl

Hoofdpunten van het SPV voor de verkeershandhaving de komende jaren:

- Invulling geven aan de regionale governance met de regionale overlegtafels op ambtelijk en bestuurlijk niveau met onder meer politie en OM. Vanuit het ministerie van I&W wordt een kennisnetwerk ingericht en de regio's worden bij de implementatie ondersteund.
- Verder uitwerken van de risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid en de Safety Performance Indicators (SPI's²).
- Realiseren van een regionale integrale aanpak van verkeersveiligheid waarbij een goede afstemming plaatsvindt tussen maatregelen in de infrastructuur (engineering), educatie en communicatie (education) en handhaving (enforcement).
- Binnen de 9 onderscheiden thema's zijn voor handhaving met name verkeersovertreders, alcohol, snelheid, afleiding en technische innovaties van belang.

In het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid staan per beleidsthema de maatregelen voor de komende twee jaar (tot 2021). Maatregelen gericht op de handhaving maken onderdeel uit van dit plan.

De politie heeft zelf als doel gesteld om de handhavingsdruk te vergroten en de zichtbaarheid van de politie op straat te verbeteren. Het aantal staandhoudingen is de laatste jaren fors afgenomen. Met de aandacht voor het actief handhaven in het publieke domein wil de politie het aantal staandhoudingen verhogen. De politie blijft handhaven op de kleine norm. Dit is van belang in de aanpak van veiligheid in wijken en buurten. Dit concept biedt kansen voor meer aandacht voor verkeershandhaving door de basisteams omdat een belangrijk deel van deze handhaving in het verkeersdomein behoort. De komende periode wordt het actief handhaven door parket CVOM en politie verder op de agenda gezet en worden plannen opgesteld om met zinvolle interventies het aantal staandhoudingen te vergroten en mede een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid.

Governance verkeersveiligheid en verkeershandhaving

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 zet in op een governancestructuur waarbij op regionaal en landelijk niveau een integrale afweging kan plaatsvinden op basis van een gedeelde risicoanalyse. In deze governancestructuur wordt een actieve deelname van politie en OM verwacht op landelijk, regionaal en lokaal niveau via de overlegtafels en de lokale driehoek. Dit vraagt extra inzet van zowel politie als OM.

Teams Verkeer en Basisteams

De Teams Verkeer blijven binnen de politie het kennis- en expertisecentrum voor verkeer en verkeershandhaving. Vanuit deze rol is het van belang de verbinding met de basisteams verder te versterken. De Teams Verkeer stellen jaarlijks een handhavingsplan op. Met de implementatie van het SPV blijft het van belang om de aanpak met handhaving als onderdeel van de integrale aanpak van verkeersveiligheid nader uit te werken en af te stemmen met het OM. Voor de basisteams is het wenselijk dat de aanpak van verkeersonveiligheid wordt opgenomen in de plannen van de basisteams.

² Safety Performance Indicator (SPI): dit zijn factoren die een sterke causale relatie vertonen met verkeersonveiligheid. Bij SPI snelheid is bijvoorbeeld de weginrichting van groot belang: bomen langs de weg, wegmarkering, breedte van de weg etc.

Verkeersprioriteiten

Voor zowel de basisteams als de Teams Verkeer blijven de VARAS feiten prioriteit binnen de verkeershandhaving. De prioriteit Alcohol is hierbij verbreed naar alcohol & drugs. Nu het mogelijk is om ook te controleren of een bestuurder onder invloed is van (met name genoemde) drugs, valt dit ook onder deze prioriteit.

Per 1 juli 2019 is het verbod 'appen op de fiets' in werking getreden. Dit is een vorm van afleiding die ook tot de verkeersprioriteiten hoort. Dit onderwerp is een geschikt thema om samen met provincie, gemeenten, maatschappelijke organisaties zoals de VVN en ANWB op te pakken. De combinatie van communicatie, educatie en handhaving versterkt het effect op het naleefgedrag.

Voor de verkeersprioriteit verkeersveelpleger is in 2018 een pilot gestart door politie Midden Nederland en Parket CVOM voor het ontwikkelen van een effectieve en efficiënte werkwijze om deze kleine doelgroep met een groot risico voor de verkeersveiligheid aan te pakken. Deze pilot is één van de acties uit het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021. In andere eenheden zijn ook projecten gestart om deze doelgroep gericht te kunnen aanpakken. Parket CVOM gaat samen met de politie de komende periode de verschillende projecten in kaart brengen en landelijke kaders voor de aanpak van verkeersveelplegers opstellen.

Op lokaal niveau ontstaat er vaak onduidelijkheid over het beleid van handhaven in 30 en 60 km gebieden. Het parket CVOM heeft in april 2019 een brief verspreid over de uitgangspunten voor het handhaven in 30 en 60 km gebieden. In deze brief wordt aangesloten bij de landelijke ontwikkelingen in de aanpak van verkeersveiligheid. Hiermee ontstaat meer ruimte voor samenwerking op lokaal niveau met een probleemgestuurde aanpak waarbij ook handhaving op 30 en 60 km een mogelijkheid is. Het uitgangspunt van deze brief is dat handhaving een bijdrage kan leveren aan de lokale verkeersveiligheid en dat er altijd in gezamenlijkheid naar de situatie gekeken zou moeten worden. Het versterken van de samenwerking tussen basisteam en gemeente is hierbij cruciaal. De inzet is een lokale afweging waarvoor geen instemming van Parket CVOM of Arrondissementsparket nodig is.

