

# HANDHAVINGSTOOL **VERSIE 02** © 2024

Dit is de verkeershandhavingstool van Brabant gaat voor NUL verkeersslachtoffers. Heb je een vraag of opmerking over de tool? Stuur dan een e-mail naar [brabantgaatvoornul@brabant.nl](mailto:brabantgaatvoornul@brabant.nl) en we komen er zo snel mogelijk bij je op terug.



## INLEIDING

Welkom bij de Brabantse handhavingstool. Een tool ontwikkeld door en voor de partners van Brabant gaat voor NUL verkeersslachtoffers. Het doel van de tool is om inzicht te geven in handhavingsmogelijkheden die er zijn om o.a. de verkeersveiligheid te verbeteren. Hierbij wordt niet alleen ingegaan op verschillende handhavinginstrumenten, maar ook op de diverse partijen die een rol spelen bij handhaving op verkeersveiligheid.

### Handhavingsstructuur

De tool is opgebouwd aan de hand van de thema's van het SPV 2030, waar ook de thema's uit het Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) van zijn afgeleid. Vanuit een gezamenlijke en brede verkenning van de risico's voor verkeersveiligheid, heeft het Kennisnetwerk SPV negen beleidsthema's opgesteld. Deze beleidsthema's zijn in te delen in drie risicocategorieën: verkeerssystemen en voertuigen (generiek van aard); specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en -modaliteiten (tweewielers, voetgangers); en risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag. Op de laatste categorie kan worden gehandhaafd en deze vormt dan ook de leidraad in deze tool. Hieronder vallen de volgende thema's:

Snelheid

Afleiding

Rijden onder invloed

Verkeersovertreders

## INHOUDSOPGAVE

Handhavingsstructuur

Snelheid

Afleiding

Rijden onder invloed

Verkeersovertreders

## MEER WETEN?

De partners van het Brabants verkeersveiligheidsplan zetten zich gezamenlijk in om de verkeersveiligheid in Brabant te verbeteren.

Wil je op de hoogte blijven, volg ons dan op:

 Facebook

 X

 Instagram

 YouTube

 Brabantgaatvoornul.nl

 brabantgaatvoornul@brabant.nul

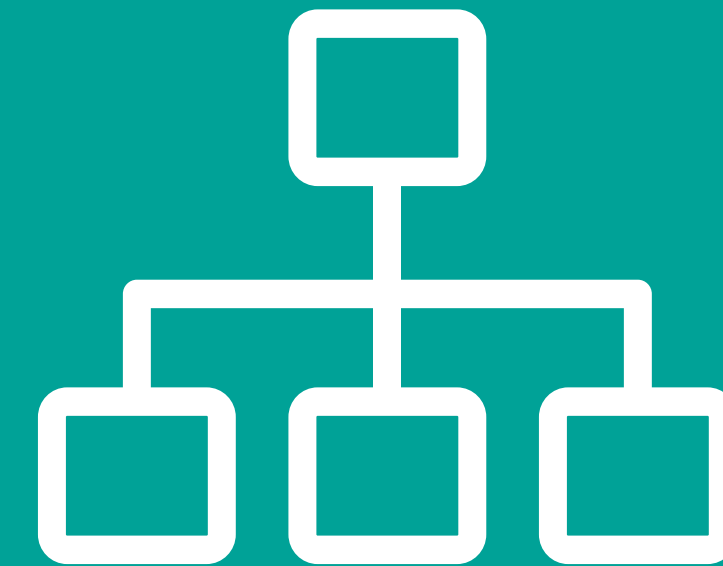
## DISCLAIMER

De provincie Noord-Brabant draagt er zorg voor dat de informatie uit de tool jaarlijks wordt gecontroleerd. Bij wijzigingen volgt een update. De tekst is met zorg en in overleg met de betrokken instanties opgesteld. Echter, type- en drukfouten zijn voorbehouden. Aan de inhoud van deze tool kunnen geen rechten worden ontleend. Niets uit deze uitgave mag zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de provincie Noord-Brabant worden overgenomen.

## INLEIDING HANDHAVINGSSTRUCTUUR

In Nederland mogen een aantal organisaties verkeershandhaving uitvoeren. Dat zijn het CVOM, de politie en de BOA's.

Klik op het menu aan de linkerkzijde voor meer informatie over deze organisaties.



## CVOM

Het Openbaar Ministerie bestaat uit meerdere parketten. Het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie, afgekort als CVOM, is het nationale gedeelte van het Openbaar Ministerie dat zich specifiek bezighoudt met zaken die te maken hebben met verkeersovertredingen en het handhaven van de openbare orde. Het parket telt ruim 700 werknemers, waarmee het behoort tot een van de omvangrijkste parketten. De term 'Centrale Verwerking' in de naam verwijst naar de oorspronkelijke plek van dit deel binnen het Openbaar Ministerie. Wanneer de politie of BOA's een overtreding op het gebied van verkeer of de openbare ruimte waarnemen, wordt dit vastgelegd met een specifieke code op het proces-verbaal en gecentraliseerd verwerkt door Parket CVOM in Utrecht.

[MEER INFO](#)



## INZET VERKEERSHANDHAVING

Daarnaast beheert het Openbaar Ministerie alle geautomatiseerde snelheidscamera's in Nederland en beoordeelt CVOM alle aanvragen voor nieuwe camera's. Dit parket draagt de verantwoordelijkheid voor het nemen van besluiten omtrent de installatie en verwijdering van deze camera's.

Het CVOM concentreert zich hoofdzakelijk op overtredingen die frequent voorkomen in het verkeer, zoals het rijden onder invloed van alcohol en drugs, afleiding, te hoge snelheid en door rood licht rijden. Voor veel van deze overtredingen gelden vastgestelde boetetarieven. Voor effectieve verkeershandhaving en bevordering van de verkeersveiligheid is samenwerking met politie en BOA's essentieel. In strafzaken evalueert het CVOM het bewijs dat door de handhavers is vergaard en neemt beslissingen omtrent vervolging. De ernst van de overtreding en de omstandigheden spelen een rol bij de prioritering en de strafeis tijdens de juridische procedure. Zo is er een speciale regeling voor veelplegers: Recidiveregeling Veelplegers Verkeer. Deze regeling is van toepassing op bestuurders die binnen twee jaar meer dan drie gevaarlijke of hinderlijke overtredingen begaan die onder deze regeling vallen. Voor hen geldt een strengere bestraffing, zoals een langdurige intrekking van het rijbewijs en/of een aanzienlijke geldboete.

[MEER INFO](#)

## LANDELIJKE EENHEID

De Nationale Politie bestaat uit 1 landelijke eenheid en 10 regionale eenheden. Binnen de Landelijke Eenheid is de Dienst Infrastructuur ingericht die zich bezighoudt met de beveiliging van de hoofdinfrastructuur. De dienst voert 24/7 zowel handhavings- als opsporingsactiviteiten uit in het kader van de politietaak en in specifieke gevallen (water, spoor en lucht) technisch onderzoek bij ongevallen.

[MEER INFO](#)

## REGIO ZEELAND WEST-BRABANT

### Indeling regionale eenheid Zeeland West-Brabant

De politie eenheid Zeeland West-Brabant is verdeeld in vier districten en twaalf Basisteam. Drie Basisteam bevinden zich in district Zeeland, vier in district Hart van Brabant, drie in De Baronie en twee in De Markiezaten. Daarnaast is er een Team Verkeer in deze regionale eenheid (zie button 'Team Verkeer' in het structuur overzicht voor verdere uitwerking).

### Aanpak verkeershandhaving

Binnen de eenheid Zeeland West-Brabant vindt een intensieve samenwerking plaats tussen de verschillende Basisteam en Team Verkeer op het gebied van verkeershandhaving om verkeersveiligheid te waarborgen. Een medewerker van het Team Verkeer fungeert hierbij als aanspreekpunt voor een Basisteam.

## REGIO OOST-BRABANT

### Indeling regionale eenheid Oost-Brabant

De regionale eenheid Oost-Brabant is verdeeld in drie districten en negen Basisteam. Vier Basisteam bevinden zich in het district 's-Hertogenbosch, drie in het district Eindhoven en twee in het district Helmond. Daarnaast is er een Team Verkeer in deze regionale eenheid (zie button 'Team Verkeer' in het structuur overzicht voor de verdere uitwerking).

### Aanpak verkeershandhaving

Team Verkeer wordt operationeel gestuurd op verkeersthema's. Landelijk en regionaal beleid wordt vertaald naar het handavingsplan van het Team Verkeer. Dit is leidend voor de inzet op de geprioriteerde verkeersveiligheidsthema's en voor de wijze waarop handavingsacties worden uitgevoerd. Team Verkeer 'opereert' zelfstandig door de hele eenheid maar werkt ook intensief samen met de Basisteam.

De verkeersadviesing voor gemeentelijke en eenvoudige verkeersbesluiten is decentraal in de Basisteam georganiseerd. In elk van de negen Basisteam zijn collega's gemandateerd om verkeersbesluiten te accorderen. In sommige Basisteam zijn operationeel leidinggevenden (OE's). In andere Basisteam zijn dit andere collega's, meestal vanuit de rol van taakaccenthouder verkeer. De adviseurs worden gestimuleerd om een opleiding te volgen die gericht is op het signaleren, analyseren en adviseren van infrastructurele verkeersveiligheidsvraagstukken.

Team Verkeer heeft twee operationeel specialisten (OS) die voor de hele eenheid complexe en grensoverschrijdende adviesing doen. Zij ondersteunen de adviseurs van de Basisteam waar nodig.



## TEAM VERKEER

Team Verkeer is speciaal ingericht om te handhaven op wet- en regelgeving vanuit de verkeerswetten. Er wordt gehandhaafd op veel voorkomende verkeersovertredingen die een groot aandeel vormen in de ernstige afloop van verkeersongevallen. Denk hierbij aan verkeersveelplegers, alcohol en drugs gebruik, roodlicht, afleiding en snelheid. Ook wordt gehandhaafd op bijzondere verkeerswetten, waaronder beroepstransport, inrichtingseisen voertuigen, (beroeps)personenvervoer (taxi), landbouwvoertuigen etc.

Team Verkeer is uitgerust met mensen en middelen om op alle verkeerstakingen te kunnen handhaven. Zij handhaven zowel zelfstandig, als in samenwerking met Basisteams.

Binnen Team Verkeer is de tactische opsporing voor (ernstige) verkeersongevallen ingericht. Dit team Opsporing Team Verkeer (OTV) was vroeger bekend onder de naam VOA-tactisch. Zij doen onderzoek bij verkeersongevallen waarbij ernstig letsel of dodelijke afloop het gevolg is. Daarnaast adviseert het team ook op verkeersbesluiten van wegbeheerders. Het gaat dan vooral om complexe en/of grensoverschrijdende adviesaanvragen.

## BASISTEAMS

Basisteams voeren handhavingscontroles uit. De taakaccenthouder in het Basisteam heeft korte lijnen naar Team Verkeer. Zo wordt kennis over verkeerszaken (wetgeving, maar ook beleid) uitgewisseld. De controles in de Basisteams worden zowel zelfstandig, als ook in samenwerking met het Team Verkeer uitgevoerd. Andersom kunnen Basisteams ook het Team Verkeer ondersteunen bij grote regionale acties. Bijvoorbeeld bij de MONO-controles, waar met behulp van agenten in touringcars overtredingen worden opgespoord. Voor deze vorm van handhaving is veel capaciteit nodig. Basisteams 'leveren' deze capaciteit aan het MONO-project, dat wordt gecoördineerd vanuit Team Verkeer.

Vanuit de Basisteams wordt ook tijdens reguliere diensten gehandhaafd op verkeersovertredingen die worden waargenomen.

[MEER INFO](#)

## BOA ORGANISATIE

Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) zijn werknemers van publiekrechtelijke (en een beperkt aantal privaatrechtelijke) organisaties die een opsporingsbevoegdheid toegekend hebben gekregen. De bevoegdheden van BOA's zijn beperkt en afhankelijk van het takenpakket. BOA's worden ingezet wanneer opsporing door de politie niet gewenst of niet mogelijk is en daarnaast hebben ze vaste taken die ze uitvoeren om de openbare ruimte leefbaar te houden. Ook binnen bepaalde onderdelen van verkeershandhaving kunnen BOA's taken op zich nemen wanneer inzet van de politie niet wenselijk of niet mogelijk is.

## BOA INZET VERKEERSHANDHAVING

Handhaving in het verkeer door BOA's vindt vaak plaats vanuit Domein I Openbare Ruimte en Domein II Milieu, Welzijn en Infrastructuur. Deze BOA's zijn vaak werkzaam bij gemeenten en kunnen op stilstaand verkeer handhaven en het naleven van het RVV 1990. Een belangrijke taak voor BOA's is dan ook het reguleren van parkeergedrag. De mogelijkheden voor het handhaven op rijdend verkeer zijn beperkter. Zij kunnen hier slechts handhaven op het overtreden van enkele artikelen uit het RVV 1990. Het gaat hier bijvoorbeeld om bromfietsen op het fietspad, het negeren van geslotenverklaringen en het rijden in voetgangersgebied. Naast het verrichten van verkeershandhaving geven BOA's ook voorlichting over verkeersveiligheid en assisteren ze bij ongevallen bijvoorbeeld met de verkeersafwikkeling. In samenwerking met andere instanties dragen BOA's dus bij aan veiligere wegen en bewustere weggebruikers.

Waar voorheen de opsporingsbevoegdheid van BOA's wat betreft het handhaven op rijdend verkeer vrij beperkt was, is de rol van BOA's tegenwoordig belangrijker geworden. In januari 2023 is in enkele Nederlandse gemeenten namelijk een pilot gedaan waarbij BOA's mochten handhaven op enkele lichte verkeersovertredingen, zoals het handhaven op het negeren van rode verkeerslichten door fietsers en voetgangers, het fietsen zonder verlichting en het vasthouden van een mobiele telefoon tijdens het fietsen. Sinds 1 januari 2024 is dit doorgezet en is handhaving door BOA's op niet gemotoriseerd verkeer mogelijk: Handhaving is slechts mogelijk wanneer in een gezamenlijk handhavingsarrangement de (rand) voorwaarden zijn beschreven waaronder handhaving zal plaatsvinden. Digitaal handhaven is slechts mogelijk bij overtreding van het RVV en na instemming van het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie.

[MEER INFO](#)



## INLEIDING SNELHEID

Het thema snelheid richt zich op het beheersen van de snelheid om de ernst van verkeersongevallen te verminderen. Het omvat het vaststellen van passende snelheidslimieten op basis van vorm, functie en gebruik van de weg. Denk hierbij aan wegkenmerken, intensiteiten en omgevingsfactoren. Het doel is om de snelheid passend te laten zijn aan de omstandigheden en zo het risico op ernstige verkeersongevallen te verminderen.

Klik op het menu aan de linkerkzijde voor meer informatie over alle inzetbare instrumenten.



## WAT IS EEN RADARCONTROLE?

Tijdens een Radarcontrole wordt er met behulp van radarapparatuur een snelheidscontrole uitgevoerd om snelheidsovertredingen op verschillende locaties te detecteren en te handhaven. Radarapparatuur zendt radiogolven uit naar een passerend of tegemoetkomend voertuig. Door de weerkaatsing van deze radiogolven kan de snelheid van dat voertuig worden vastgesteld. De radarapparatuur kan in het voertuig aanwezig zijn (achter geblindeerd glas) of op een statief die in de berm wordt geplaatst.

## DOEL MAATREGEL

Met behulp van een Radarcontrole wordt vooral de pakkans van verkeersovertreders vergroot. Zo worden meer overtreders geconfronteerd met de overtreden snelheid en bewust van de grote pakkans omdat Radarcontroles vaak (te) laat worden opgemerkt. Het doel van deze Radarcontroles is om de te hoge gemiddelde snelheid (V85) op een weg waar de risico's op ernstige gevolgen bij verkeersongevallen hoog zijn te verlagen. De radar is dus een effectief middel voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en het stimuleren van verkeersdeelnemers om zich aan de geldende snelheidslimieten te houden. Hierdoor wordt het aantal verkeersongevallen verlaagd.





## AANVRAAG BIJ DE POLITIE

Alleen het Team Verkeer heeft radarapparatuur en zet die ook in. De politie (Operationeel Specialist van het Team Verkeer) en de wegbeheerder overleggen over de radarlocaties.

## VERVOLGPROCEDURE

Locaties worden vastgesteld en per locatie wordt een locatiecode toegewezen. Die wordt in de radarapparatuur ingevoerd. Team Verkeer handhaaft op wegen binnen en buiten bebouwde kom, uitgezonderd op autosnelwegen. Daar handhaaft de landelijke eenheid. Basisteams handhaven niet met radarapparatuur.

## BENODIGDHEDEN

- Radarapparatuur met laptop (i.v.m. software en locatiecodes).
- Radarvoertuig.



## WAT IS EEN VASTE FLITSPAAL?

Een vaste flitspaal is een stationaire camera langs de weg die op snelheid handhaaft. De apparatuur in een flitskast stelt de snelheid vast van passerende en tegemoetkomende voertuigen. Hierbij wordt de categorie van het voertuig ook vastgesteld. De overtreding wordt fotografisch vastgelegd en gaat geautomatiseerd, zonder tussenkomst van de politie naar het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB). Als een flitspaal bij een verkeerslichteninstallatie (VRI) staat dan kan deze ook op roodlicht handhaven.

Vaste flitspalen worden periodiek door de politie geschouwd. Hierbij wordt gelet op aspecten die een proces verbaal juridisch moeten dekken. Denk hierbij aan bebording (i.v.m. toegestane snelheid), wegwerkzaamheden en tijdelijk beperkte snelheid maar ook of de paal waar de flitskast aan hangt nog haaks (recht) staat.

## DOEL MAATREGEL

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en het stimuleren van verkeersdeelnemers op wegen en kruisingen waar de risico's op ernstig letsel bij verkeersongevallen groot zijn om zich aan de geldende snelheidslimiet te houden.

**MEER INFO BELEIDSKADER VASTE FLITSPALEN**







## AANVRAAG BIJ DE POLITIE

Flitspalen zijn in beheer bij het parket CVOM. De wegbeheerder is de instantie die de aanvraag doet. Dit gebeurt na een goede analyse op de locatie waar de flitspaal is gewenst en na overleg met en advies van de politie. De Operationeel Specialisten van Team Verkeer zijn hiervoor de vaste contactpersonen. De Aanvraag moet worden goedgekeurd door het Parket CVOM. Uitgangspunt bij flitspalen is dat ze 24/7 effectief zijn.

## VERVOLGPROCEDURE

Het parket CVOM beoordeelt de aanvraag op basis van criteria die zijn opgenomen in het Landelijk Beleidskader Flitspalen. Een aantal punten die in de onderbouwing moeten worden opgenomen zijn: Aantal ongevallen, snelheid, roodlichtnegatie en verkeersintensiteit. Ook de weginrichting en het wegbeeld moeten worden omschreven. Er moet duidelijk worden gemaakt waarom infrastructurele aanpassingen en communicatieve bijdragen hier geen of onvoldoende oplossing zijn gebleken. Plaatsing van vaste flitsers is afhankelijk van landelijke beschikbaarheid.

## BENODIGDHEDEN

- Een goed onderbouwde aanvraag.
- De aanvraagprocedure moet zijn gevolgd.
- Vaste flitspaal.
- Stroomvoorziening.

## WAT IS EEN FLEXFLITSER?

Nieuw middel, geldende criteria en procedure zijn nog in concept en kunnen dus nog veranderen.

Een flexflitser is een verplaatsbare flitspaal, die handhaaft op overtreding van de maximumsnelheid. Deze verplaatsbare flitspaal werkt net als een vaste flitspaal, maar kan in ongeveer 15-30 minuten worden geplaatst of verwijderd. De flexflitser kan ook zonder stroomvoorziening dankzij een zonnepaneel en bio-ethanolcel. Een flexflitser staat 2 maanden op één plek en wisselt af over 3 locaties. Hij keert meermaals terug op een locatie voor het bereiken van een duurzame gedragsverandering. Het voordeel van de flexflitser ten opzichte van de vaste flitspaal, is dat deze niet direct voor jaren in de grond staat. Het CVOM kan dan ook flexibeler omgaan met de goedkeuring van locaties.

## DOEL MAATREGEL

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en het stimuleren van verkeersdeelnemers op wegen en kruisingen waar de risico's op ernstig letsel bij verkeersongevallen groot zijn om zich aan de geldende snelheidslimiet te houden.

[MEER INFO OVER VRAGEN & ANTWOORDEN FLEXFLITSER](#)



## START PROCEDURE

Flexflitsers zijn in beheer bij het parket CVOM. De wegbeheerder is de instantie die de aanvraag doet. Dit gebeurt na een goede analyse op de locatie waar de Flexflitser is gewenst en met een advies van de politie. De Operationeel Specialisten van Team Verkeer zijn hiervoor de vaste contactpersonen. De Aanvraag moet worden goedgekeurd door het Parket CVOM.

Een uitgangspunt bij Flexflitsers is dat ze 24/7 effectief zijn.

## VERVOLGPROCEDURE

Parket CVOM beoordeelt de aanvragen van wegbeheerders en overlegt hierover met de politie. Wanneer een locatie wordt goedgekeurd, wordt deze door CVOM doorgegeven aan hun leverancier, waarna de locatie (na een technische keuring) wordt toegevoegd aan één van de wisselschema's van de flexflitsers. Een flexflitser wisselt over 3 locaties binnen een niet al te groot gebied.

## BENODIGDHEDEN

- De aanvraagprocedure moet zijn gevolgd
- Flexflitser/verplaatsbare flitspaal
- Ondergrond met een maximale helling van 20 graden.
- Oppervlakte flexflitser bedraagt 1,05 x 1,10 x 4,55 meter (b x l x h).
- Minimaal 5000 vtg/etmaal.
- Voldoende ruimte voor plaatsing en verwijdering flitser.
- Medewerking gemeente: bijv. bij ondertekenen overeenkomsten en schouw.

CONCEPTCRITERIA



## WAT IS EEN TRAJECTCONTROLE?

Een trajectcontrole is een methode die wordt gebruikt om te handhaven op overschrijding van de maximumsnelheid. Hiervoor zijn minimaal twee meetpunten nodig. De camera's herkennen kentekens en registreren zo de snelheid en voertuigcategorie. De tijd die wordt gereden tussen de meetpunten berekent hoe hard de bestuurder van het voertuig gemiddeld heeft gereden.

## DOEL MAATREGEL

Het verbeteren van de verkeersveiligheid. Omdat de snelheid over een langere afstand wordt gemeten zullen weggebruikers eerder een constantere snelheid aanhouden waarbij ook de toegestane maximumsnelheid beter wordt nageleefd.





## AANVRAAG BIJ DE POLITIE

Het initiatief voor het plaatsen van een trajectcontrole ligt bij het Parket CVOM en wordt landelijk geregeld. Hierdoor hebben lokale wegbeheerders en gemeenten geen of minder invloed op de plaatsing van de trajectcontroles.

## BENODIGDHEDEN

- Camera's op minstens twee locaties langs de weg.

## WAT IS EEN LASERGUN?

Een lasergun wordt gebruikt om snelheid te meten door een laserstraal op een bewegend object te richten. Het gereflecteerde licht wordt geanalyseerd voor frequentieveranderingen volgens het Dopplereffect, waardoor de snelheid van het voertuig berekend kan worden. De lasergun slaat geen informatie van de automobilist op. De bedienaar leest het resultaat af en stuurt een collega aan om de overtreder staand te houden.

## DOEL MAATREGEL

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en het stimuleren van verkeersdeelnemers om zich aan de geldende snelheidslimiet te houden. Hierdoor wordt het risico op ernstig letsel bij verkeersongevallen verlaagd. Een ander doel is om de overtreder direct te confronteren met het gedrag en andere weggebruikers te laten zien dat de politie daadwerkelijk handhaaft.





## AANVRAAG BIJ DE POLITIE

In principe kan iedereen aan de politie vragen om een lasergun controle. De Basisteams kunnen deze uitvoeren. Vaak komt de vraag ook van een wegbeheerder, een wijkagent, of bijvoorbeeld een wijkraad. Team Verkeer voert ook lasergun controles uit. Team Verkeer heeft door de hele eenheid een aantal locaties die vanuit analyses worden aangedragen. Zij ondersteunen ook de Basisteams.

## VERVOLGPROCEDURE

De operationele leiding van Team Verkeer zet personeel in op lasergun controles op basis van beoogde ureninzet vanuit het handhavingsplan. Basisteams zetten in op basis van lokale vraag en beschikbare capaciteit in het Basisteam.

## BENODIGDHEDEN

- Laser.
- Vrij zicht op de rijbaan.
- Minimale afstand tussen gebod en meetplaats afhankelijk van de geldende maximumsnelheid.

## WAT IS EEN ROLLENBANK?

Een rollenbank is een apparaat (meetmiddel) met rollen die de snelheid en prestaties van een gemotoriseerde tweewieler meet terwijl deze op de rollen accelereert. Op het moment dat de maximale constructiesnelheid wordt overschreden kan de politie een boete uitschrijven en een WOK-toepassen (wachten op keuring). Bij een WOK mag er niet meer op deze voertuigen gereden worden. De eigenaar dient zelf een keuring bij het RDW-keuringstation aan te vragen. Een rollenbank kan worden meegenomen naar een grote controle op locatie. Basisteams hebben de rollenbank meestal bij het politiebureau staan. Behalve op constructiesnelheid worden bromfietsen en andere gemotoriseerde (en elektrische) tweewielige voertuigen ook op andere technische aspecten gecontroleerd.

## DOEL MAATREGEL

Het verbeteren van de verkeersveiligheid. Door middel van het verlagen van de maximale snelheid. Verder worden 'illegale' voertuigen uit het verkeer gehaald. De bestuurders hiervan zijn verzekeringstechnisch niet verzekerd bij verkeersongevallen. Dit kan leiden tot financiële claims bij de overtreder die qua hoogte niet betaalbaar zijn.







## AANVRAAG BIJ DE POLITIE

De Basisteams organiseren zelf, gevraagd en ongevraagd controles. Het Team Verkeer voert controles uit vanuit operationele aansturing, gericht op de doelstellingen in het handavingsplan.

## BENODIGDHEDEN

- Rollenbank.
- Evt. transportmiddel om de rollenbank op locatie te krijgen.
- Evt. transportmiddel om in beslag genomen voertuigen veilig te stellen.



## WAT IS EEN VIDEOREGISTRATIE ONOPVALLENDE SURVEILLANCE?

Videoregistratie onopvallende surveillance wordt ingezet om afleiding en andere ernstige verkeersdelicten op te sporen en door repressief op te treden in de toekomst te voorkomen. Door onopvallend toezicht te houden zullen weggebruikers niet 'anders' reageren op eventuele aanwezigheid van politie. Omdat het gedrag op video wordt vastgesteld, kan de overtreder direct na het staande houden met dit gedrag worden geconfronteerd, samen met het bewijs dat is vastgesteld.

## DOEL MAATREGEL

Het verbeteren van de verkeersveiligheid door handhavend op te treden tegen bestuurders die grove verkeersdelicten plegen. De onopvallendheid maakt deze groep bestuurders bewust van het feit dat onopvallende surveillance de pakkans vergroot. Het gedrag wordt al vertoond voordat de overtreder beseft dat de politie dit heeft waargenomen.





## AANVRAAG BIJ DE POLITIE

De uitvoering van onopvallende videosurveillance gebeurt door het Team Verkeer. Als er vanuit een Basisteam controle is gewenst, dan wordt deze bij Team Verkeer aangevraagd.

## BENODIGDHEDEN

- Er zijn bij het Team Verkeer speciaal ingerichte onopvallende voertuigen beschikbaar die alleen door opgeleide medewerkers van Team Verkeer worden gebruikt.



## WAT IS EEN ONOPVALLENDE SURVEILLANCE?

Onopvallende surveillance wordt ingezet om afleiding en andere ernstige verkeersdelicten in het verkeer te voorkomen door onopvallend toezicht te houden op weggebruikers zonder hun bewustzijn te trekken. Door het verzamelen van gegevens over mogelijke afleidende activiteiten, kan de politie gericht handhaven en bewustwording vergroten. Het verschil met de onopvallende video surveillance is dat de overtreding niet op beeld wordt vastgelegd.

## DOEL MAATREGEL

Het verbeteren van de verkeersveiligheid door handhavend op te treden tegen bestuurders die grove verkeersdelicten plegen. De onopvallendheid maakt deze groep bestuurders bewust van het feit dat onopvallende surveillance de pakkans vergroot. Het gedrag wordt al vertoond voordat de overtreder beseft dat de politie dit heeft waargenomen.





## AANVRAAG BIJ DE POLITIE

De uitvoering van onopvallende surveillance gebeurt door het Team Verkeer. Als er vanuit een Basisteam controle is gewenst, dan wordt deze bij Team Verkeer aangevraagd.

## BENODIGDHEDEN

- Er zijn bij het Team Verkeer speciaal ingerichte onopvallende voertuigen beschikbaar die alleen door opgeleide medewerkers van Team Verkeer worden gebruikt.

## INLEIDING AFLEIDING

Dit SPV-thema behandelt de groeiende zorg over afleiding door smartphones en andere elektronische apparaten tijdens het rijden. Het doel is om weggebruikers bewust te maken van de gevaren van afleiding en hen aan te moedigen deze afleidende activiteiten te vermijden. Dit omvat het bevorderen van handsfree communicatie, het ontwikkelen van technologische oplossingen die afleiding verminderen en het implementeren van strengere handhaving op het gebruik van mobiele apparaten tijdens het rijden. Bewustmakingscampagnes en educatieprogramma's richten zich op het belang van onverdeelde aandacht tijdens het rijden om de verkeersveiligheid te vergroten. Voor de politie geldt hier een handhavende taak.

Klik op het menu aan de linkerkant voor meer informatie over alle inzetbare instrumenten.

Parket CVOM is in 2024 bezig met het aanbesteden van 50 focusflitsers. Deze zullen, net als de flexflitser, wisselen over meerdere locaties, maar handhaven op appen achter het stuur. Overtredingen worden direct naar het CJIB doorgezet en worden nog handmatig beoordeeld voor de boete verstuurd wordt. (NB: bij flitspalen op snelheid en rood licht wordt 95% van de boetes automatisch verwerkt en max. 5% handmatig door het CJIB beoordeeld.)



## WAT IS EEN VIDEOREGISTRATIE ONOPVALLENDE SURVEILLANCE?

Videoregistratie onopvallende surveillance wordt ingezet om afleiding en andere ernstige verkeersdelicten op te sporen en door repressief op te treden in de toekomst te voorkomen. Door onopvallend toezicht te houden zullen weggebruikers niet 'anders' reageren op eventuele aanwezigheid van politie. Omdat het gedrag op video wordt vastgesteld, kan de overtreder direct na het staande houden met dit gedrag worden geconfronteerd, samen met het bewijs dat is vastgesteld.

## DOEL MAATREGEL

Het verbeteren van de verkeersveiligheid door handhavend op te treden tegen bestuurders die grove verkeersdelicten plegen. De onopvallendheid maakt deze groep bestuurders bewust van het feit dat onopvallende surveillance de pakkans vergroot. Het gedrag wordt al vertoond voordat de overtreder beseft dat de politie dit heeft waargenomen.





## AANVRAAG BIJ DE POLITIE

De uitvoering van onopvallende videosurveillance gebeurt door het Team Verkeer. Als er vanuit een Basisteam controle is gewenst, dan wordt deze bij Team Verkeer aangevraagd.

## BENODIGDHEDEN

- Er zijn bij het Team Verkeer speciaal ingerichte onopvallende voertuigen beschikbaar die alleen door opgeleide medewerkers van Team Verkeer worden gebruikt.



## WAT IS EEN ONOPVALLENDE SURVEILLANCE?

Onopvallende surveillance wordt ingezet om afleiding en andere ernstige verkeersdelicten in het verkeer te voorkomen door onopvallend toezicht te houden op weggebruikers zonder hun bewustzijn te trekken. Door het verzamelen van gegevens over mogelijke afleidende activiteiten, kan de politie gericht handhaven en bewustwording vergroten.

## DOEL MAATREGEL

Het verbeteren van de verkeersveiligheid door handhavend op te treden tegen bestuurders die grove verkeersdelicten plegen. De onopvallendheid doet deze groep bestuurders bewust worden dat onopvallende surveillance de pakkans vergroot. Het gedrag wordt al vertoond voordat de overtreder beseft dat de politie dit heeft waargenomen.





## AANVRAAG BIJ DE POLITIE

De uitvoering van onopvallende surveillance gebeurt door het Team Verkeer. Als er vanuit een basisteam controle is gewenst, dan wordt deze bij Team Verkeer aangevraagd.

## BENODIGDHEDEN

- Er zijn bij het Team Verkeer speciaal ingerichte onopvallende voertuigen beschikbaar die alleen door opgeleide medewerkers van Team Verkeer worden gebruikt.

## WAT IS EEN MONOCAM?

De MONOCam is een digitaal handhavingsmiddel zoals bijvoorbeeld de Radarcontrole en de flitspaal. Statisch opgestelde camera's stellen de overtreding vast. De software herkent bestuurders die een apparaat in de hand hebben. Er wordt een foto gemaakt waarbij ook het kenteken wordt vastgelegd. De politie beoordeelt de opgeslagen beelden en stuurt overtredingen digitaal door naar het CJIB.

## DOEL MAATREGEL

Het betreft gedragsbeïnvloeding. De mens groeit op met smartphones en andere multimediamiddelen. Het is tegenwoordig normaal om smartphones altijd 'aan' te hebben staan, waardoor ze ook in het verkeer 'aan' blijven staan. Dit maakt de verleiding groot om ze te gebruiken. Het doel is om de weggebruiker repressief bewust te maken van de risico's voor de verkeersveiligheid als deze middelen in het verkeer worden gebruikt.





## AANVRAAG BIJ DE POLITIE

Het Team Verkeer handhaaft dagelijks op afleiding. Daarbij wordt ook vaak gebruik gemaakt van de MONOcam.

## BENODIGDHEDEN

- MONOcam apparatuur.
- Geschikte locatie: metingen worden gedaan vanaf een viaduct met zicht op de onderliggende weg. Hoge verkeersintensiteit.

## WAT IS RIJ- EN RUSTTIJD CONTROLE?

Rij- en rusttijden zijn wettelijk geregeld. Controles worden toegepast om vermoeidheid bij beroepschauffeurs te voorkomen. Deze controles richten zich op de juiste rij- en rusttijden waaraan de beroepschauffeur is geboden. Het voorkomt dat men geen of te weinig pauze/ rust/slaap en vrije tijd heeft/krijgt. Door middel van een tachograaf wordt gelogd hoe de rij- en rusttijden zijn. Hierdoor verbetert de alertheid van chauffeurs, vermindert vermoeidheid-gerelateerde ongevallen en draagt het bij aan een veiliger wegverkeer.

## DOEL MAATREGEL

Verbeteren van de verkeersveiligheid door te stimuleren dat beroepschauffeurs zich aan de wettelijke rij- en rusttijden houden en uitgerust aan het verkeer deelnemen.





## AFLEIDING INSTRUMENTEN

### AANVRAAG BIJ DE POLITIE

Team Verkeer voert controles uit op stroomwegen. Dit zijn auto(snel)wegen waar het meeste transportverkeer plaatsvindt. Vaak wordt er samengewerkt met bijvoorbeeld de belastingdienst en douane. Ook op provinciale wegen worden controles uitgevoerd.

### VERVOLGPROCEDURE

Bij Team Verkeer zijn verkeersspecialisten op het gebied van bijzondere verkeerswetgeving werkzaam. Zij zijn altijd betrokken bij de grotere controles. Team Verkeer handhaaft ook op deze wetgeving vanuit waargenomen gedrag in het verkeer.

### BENODIGDHEDEN

- Draagbare computer.
- Een downloadkey.



## RIJDEN ONDER INVLOED

INSTRUMENTEN

### INLEIDING RIJDEN ONDER INVLOED

Dit SPV-thema richt zich op het verminderen van het aantal verkeersongevallen dat wordt veroorzaakt door bestuurders die onder invloed zijn van alcohol, drugs of andere middelen. Het omvat zowel preventieve als handhavingsgerichte benaderingen. Preventieve maatregelen omvatten bewustwordingscampagnes over de gevaren van rijden onder invloed, educatie over de wettelijke limieten en de effecten van alcohol en drugs op rijvaardigheid. Handhaving op het rijden onder invloed wordt gedaan middels statische en dynamische controles, waarbij gebruik wordt gemaakt van adem- en speekseltests, die laten zien of bestuurders de toegestane limieten overschrijden. Het doel is om het bewustzijn te vergroten en ervoor te zorgen dat bestuurders volledig nuchter en in staat zijn om veilig aan het verkeer deel te nemen.

Klik op het menu aan de linkerkzijde voor meer informatie over alle inzetbare instrumenten.





## WAT IS EEN BLAATEST?

Tijdens een verkeerscontrole kan een blaatest worden ingezet. Een blaatest geeft een indicatie van het alcoholgehalte in de adem door op een apparaat te blazen. Als er een indicatie is dat het alcoholgebruik boven de limiet is dan wordt de blaatest op het ademanalyseapparaat uitgevoerd. Team Verkeer heeft deze bij grote controles op locatie aanwezig en anders dient er met de betrokken weggebruiker naar een politiebureau te worden gereden.

De tests worden vaak uitgevoerd door de politie bij alcoholcontroles, statische en dynamische controles, verkeersongevallen of wanneer er verdenking bestaat dat een bestuurder onder invloed is. De controles helpen de verkeersveiligheid te vergroten door bestuurders af te schrikken en te voorkomen dat ze onder invloed de weg op gaan.

## DOEL MAATREGEL

Verbeteren verkeersveiligheid: het doel is om het aantal verkeersongevallen als gevolg van verminderde rijvaardigheid door alcohol te verminderen en zo de veiligheid op de weg te verbeteren.







## AANVRAAG BIJ DE POLITIE

Initiatief Team Verkeer politie en Basisteam politie

## BENODIGDHEDEN

- Fysieke controle op het rijden onder invloed.
- Test.



## WAT IS EEN DRUGSTEST?

Tijdens een verkeerscontrole kan een drugstest worden ingezet. Drugstesten sporen verboden stoffen op door middel van speekseltesten. De tests worden vaak uitgevoerd door de politie bij drugscontroles, routinecontroles, verkeersongevallen of wanneer er redelijke verdenking bestaat dat een bestuurder onder invloed is. De routinecontroles helpen de verkeersveiligheid te vergroten door bestuurders af te schrikken en te voorkomen dat ze onder invloed de weg op gaan.

## DOEL MAATREGEL

Het doel is om het aantal verkeersongevallen als gevolg van verminderde rijvaardigheid door drugs te verminderen en zo de veiligheid op de weg te verbeteren.





## AANVRAAG BIJ DE POLITIE

Initiatief Team Verkeer politie en Basisteam politie

## BENODIGDHEDEN

- Fysieke controle op het rijden onder invloed.
- Test.



## INLEIDING VERKEERSOVERTREDERS

Dit SPV-thema richt zich op het verminderen van verkeersovertredingen en het aanpakken van bestuurders die herhaaldelijk de verkeersregels overtreden. Handhaving speelt hier een centrale rol, met maatregelen zoals boetes, puntenaftrek op het rijbewijs en in sommige gevallen zelfs ontzegging van de rijbevoegdheid. Educatieve programma's kunnen ook worden ingezet om bestuurders bewust te maken van de gevolgen van overtredingen voor hun eigen veiligheid en die van anderen. Het doel is om het aantal overtredingen te verminderen en weggebruikers verantwoordelijkheid te laten nemen voor hun gedrag in het verkeer.

Klik op het menu aan de linkerkant voor meer informatie over alle inzetbare instrumenten.





## WAT IS EEN VASTE FLITSPAAL?

Een vaste flitspaal is een stationaire camera langs de weg die op roodlichtnegatie handhaaft. De apparatuur in de flitskast voert een meting uit bij passerende en tegemoetkomende voertuigen om te bepalen of een voertuig door het rode licht rijdt. Hierbij wordt tevens de categorie van het voertuig vastgesteld. De overtreding wordt fotografisch vastgelegd en gaat geautomatiseerd, zonder tussenkomst van de politie naar het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB).

Een vaste flitser voor roodlichtnegatie wordt (in principe) gecombineerd met handhaving op snelheid.

Vaste flitspalen worden periodiek door de politie geschouwd. Hierbij wordt gelet op aspecten die een proces verbaal juridisch moeten dekken. Denk hierbij aan bebording (i.v.m. toegestane snelheid) en tijdelijk beperkte snelheid door bv. wegwerkzaamheden maar ook of de paal waar de flitskast aan hangt nog recht staat.

## DOEL MAATREGEL

Het verbeteren van de verkeersveiligheid door verkeersdeelnemers te stimuleren te stoppen voor het rode verkeerslicht.

**MEER INFO BELEIDSKADER VASTE FLITSPALEN**





## AANVRAAG BIJ DE POLITIE

Flitspalen zijn in beheer bij het parket CVOM. De wegbeheerder is de instantie die de aanvraag doet. Dit gebeurt na een goede analyse op de locatie waar de flitspaal is gewenst en na overleg met en advies van de politie. De Operationeel Specialisten van Team Verkeer zijn hiervoor de vaste contactpersonen. De Aanvraag moet worden goedgekeurd door het Parket CVOM. Uitgangspunt bij flitspalen is dat ze 24/7 effectief zijn.

## VERVOLGPROCEDURE

Het parket CVOM beoordeelt de aanvraag op basis van criteria die zijn opgenomen in het Landelijk Beleidskader Flitspalen. Een aantal punten die in de onderbouwing moeten worden opgenomen zijn: aantal ongevallen, snelheid, roodlichtnegatie en verkeersintensiteit. Ook de weginrichting en het wegbeeld moeten worden omschreven. Er moet duidelijk worden gemaakt waarom infrastructurele aanpassingen en communicatieve bijdragen hier geen of onvoldoende oplossing zijn gebleken. Plaatsing van vaste flitsers is afhankelijk van landelijke beschikbaarheid.

## BENODIGDHEDEN

- Een goed onderbouwde aanvraag.
- De aanvraagprocedure moet zijn gevolgd.
- Vaste flitspaal.
- Stroomvoorziening.



## WAT IS EEN VIDEOREGISTRATIE ONOPVALLENDE SURVEILLANCE?

Videoregistratie onopvallende surveillance wordt ingezet om afleiding en andere ernstige verkeersdelicten op te sporen en door repressief op te treden in de toekomst te voorkomen. Door onopvallend toezicht te houden zullen weggebruikers niet 'anders' reageren op eventuele aanwezigheid van politie. Omdat het gedrag op video wordt vastgesteld, kan de overtreder direct na het staande houden met dit gedrag worden geconfronteerd, samen met het bewijs dat is vastgesteld.

## DOEL MAATREGEL

Het verbeteren van de verkeersveiligheid door handhavend op te treden tegen bestuurders die grove verkeersdelicten plegen. De onopvallendheid maakt deze groep bestuurders bewust van het feit dat onopvallende surveillance de pakkans vergroot. Het gedrag wordt al vertoond voordat de overtreder beseft dat de politie dit heeft waargenomen.





## AANVRAAG BIJ DE POLITIE

De uitvoering van onopvallende videosurveillance gebeurt door het Team Verkeer. Als er vanuit een Basisteam controle is gewenst, dan wordt deze bij Team Verkeer aangevraagd.

## BENODIGDHEDEN

- Er zijn bij het Team Verkeer speciaal ingerichte onopvallende voertuigen beschikbaar die alleen door opgeleide medewerkers van Team Verkeer worden gebruikt.





## WAT IS EEN ONOPVALLENDE SURVEILLANCE?

Onopvallende surveillance wordt ingezet om afleiding en andere ernstige verkeersdelicten in het verkeer te voorkomen door onopvallend toezicht te houden op weggebruikers zonder hun bewustzijn te trekken. Door het verzamelen van gegevens over mogelijke afleidende activiteiten, kan de politie gericht handhaven en bewustwording vergroten.

## DOEL MAATREGEL

Het verbeteren van de verkeersveiligheid door handhavend op te treden tegen bestuurders die grove verkeersdelicten plegen. De onopvallendheid doet deze groep bestuurders bewust worden dat onopvallende surveillance de pakkans vergroot. Het gedrag wordt al vertoond voordat de overtreder beseft dat de politie dit heeft waargenomen.





## AANVRAAG BIJ DE POLITIE

De uitvoering van onopvallende surveillance gebeurt door het Team Verkeer. Als er vanuit een Basisteam controle is gewenst, dan wordt deze bij Team Verkeer aangevraagd.

## BENODIGDHEDEN

- Er zijn bij het Team Verkeer speciaal ingerichte onopvallende voertuigen beschikbaar die alleen door opgeleide medewerkers van Team Verkeer worden gebruikt.



## WAT ZIJN GELUIDSMETINGEN?

Deze aanpak is nog in de pilotfase en wordt in Brabant nog niet toegepast.

Team Verkeer heeft de beschikking over een mobiele geluidsmeter. Deze wordt ingezet bij technische verkeerscontroles of op aanvraag van een Basisteam. Bij een technische verkeerscontrole wordt een verdacht voertuig uit het verkeer genomen voor een technisch onderzoek. Binnen enkele dagen volgt onderzoek door een medewerker van Team Verkeer. Bij overtreding naast het proces-verbaal ook een WOK-keuring nodig.

## DOEL MAATREGEL

Verbeteren verkeersveiligheid: helpt bij het handhaven van snelheidslimieten en geluidsnormen, waardoor veiliger rijgedrag wordt gestimuleerd en overlast wordt verminderd.





## AANVRAAG BIJ DE POLITIE

Initiatief Team Verkeer en/of van het Basisteam van de Politie

## BENODIGDHEDEN

- Geluidsmeter.