

Integrale Aanpak Snelheid

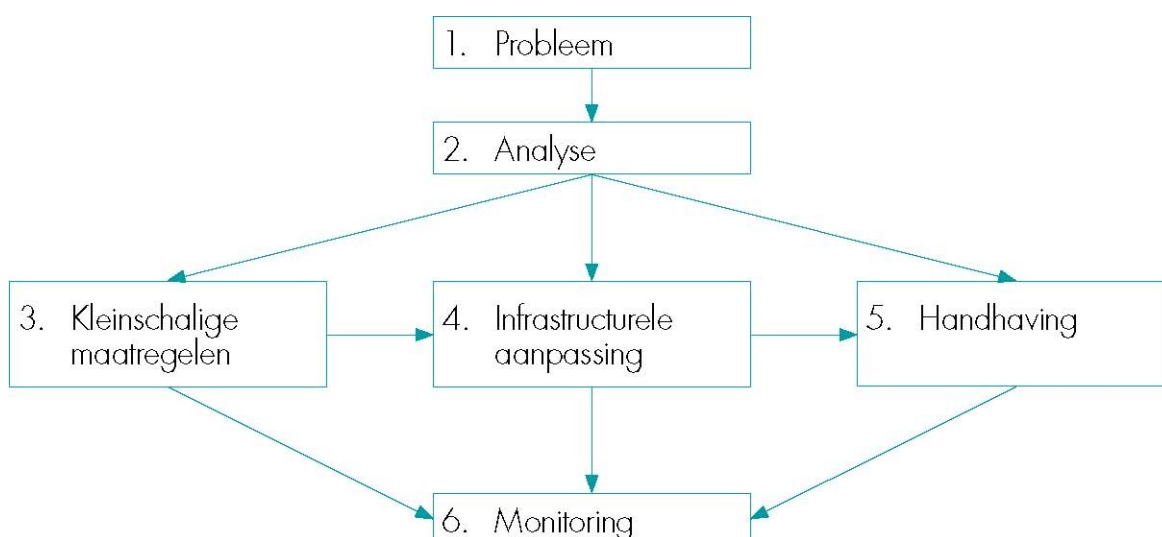
Alleen ga je sneller, samen kom je verder

Inleiding



Snelheidsproblemen in het verkeer. Hoe pakken we die het beste samen aan? Daartoe hebben we deze 'spelregels' opgesteld. Niet keihard en bindend, maar als leidraad voor de ideale samenwerking tussen ons als Brabantse partners. De spelregels gaan niet alleen alle wegbeheerders aan, maar ook de politie.

Binnen de spelregels zijn een aantal stappen mogelijk tussen de eerste constatering van een probleem en - in het uiterste geval - handhaving door politie. De stappen zijn opeenvolgend en bestaan soms naast elkaar, zie schema:



Na de constatering van het **probleem** (1) volgt de analyse en beschrijving van dat probleem. De **analyse** (2) leidt tot drie mogelijke vervolgstappen. Begin met een eenvoudige oplossing: bekijk of je het probleem met **kleinschalige maatregelen** (3) kunt oplossen. Bijvoorbeeld met een buurtactie of door het plaatsen van een dynamisch snelheidsdisplay (DSI). Als deze maatregelen niet voldoen, kan de wegbeheerder nadenken over een mogelijke structurele oplossing d.m.v. een **infrastructurele aanpassing** (4). Als sluitstuk kan **handhaving** (5) ingezet worden. Tot slot is het altijd belangrijk om het effect te **monitoren** (6).

Bij alle stappen is communicatie belangrijk, zowel naar degenen die het probleem als zodanig ervaren, als degenen die het probleem veroorzaken.

Informatie delen is van groot belang bij verkeershandhaving. Dit betekent: goede en structurele communicatie met samenwerkende partners, andere overheden, burgers en binnen de eigen organisatie.

1. Probleem

Het gaat hierbij om verkeersveiligheidsproblemen met een sterke relatie tot (te hoge) snelheid. Dit kunnen zowel objectieve als subjectieve problemen zijn. Een probleem kan voortkomen uit een klacht maar ook blijken uit een periodieke analyse van de wegbeheerder.

2. Analyse

Heb je het probleem gesignaleerd, dan is het belangrijk om eerst het probleem te objectiveren. Start dus altijd met meten (a) en maak een analyse van mogelijk eerder geregistreerde gegevens (b). De uitkomst van die twee vormt het vertrekpunt voor verdere acties.

A. Tijdens een meting (ga uit van twee weken) verzamel je de volgende gegevens:

- intensiteiten;
- voertuigcategorieën;
- V_{gem} , V_{85} , V_{90} , V_{max} ;
- percentage overschrijders (>100 , >80 , >70 , >60 , >50 , >30 km/u);
- percentage overtreders (>108 , >87 , >77 , >67 , >57 , >37 km/u);
- onderscheid naar richting.

PS: overschrijders rijden harder dan de toegestane snelheid. Overtreders zijn degenen die een bekeuring zouden krijgen.

Als uit de meting blijkt dat er minder dan 10% snelheidsovertreders zijn, ga dan niet over op handhaving. Zoek je oplossing dan in kleinschaliger maatregelen, zoals het plaatsen van een DSI en/of plaats een persbericht waarin je aandacht vraagt voor snelheid. Denk je wel aan handhaving als oplossing, dan moet je een uitgebreidere analyse doen.

B. Bij het objectiveren van gegevens hoort ook een ongevalanalyse. Kijk naar:

- locaties;
- aard van de ongevallen;
- tijdstippen;
- betrokkenen.

Uitgebreider onderzoek bestaat uit een analyse van omgeving (c) en infrastructuur (d).

C. Omgeving:

- scholen, wijkvoorzieningen, ouderenhuisvesting, etc.;
- soort wijken, bijvoorbeeld met veel jonge kinderen;
- fietsroutes, looproutes, etc.

D. Infrastructuur:

- Wat is de functie van de weg in het totale wegennet?
- Komt de inrichting van de weg overeen met deze functie en het snelheidsregime?
- Bestaan er plannen voor herinrichting?
- Wat is de historie van de weg, zowel qua inrichting als handhaving?

De wegbeheerder voert de analyse uit en bespreekt die met de politie. Samen maken zij een voorstel voor een vervolgtraject.

De wegbeheerder kan besluiten tot nader onderzoek nadat een klacht is ontvangen, maar dat kan ook proactief. Denk aan tellingen en snelheidsmetingen over langere tijd, of snelheidscontroles door de politie. De wegbeheerder informeert de indiener van de klacht over de resultaten van de uitgevoerde snelheidscontroles. Die resultaten worden ook bekendgemaakt in de pers, op de website van de wegbeheerder en via social media. De wegbeheerder informeert de klachtindiener óók over de mogelijk te nemen maatregelen.

3. Kleinschalige maatregelen

Als duidelijk is wat het probleem is, kun je eerst de mogelijke kleinschalige maatregelen bekijken. Begin daar zo veel mogelijk mee. Deze maatregelen zijn vaak eenvoudig te realiseren en kunnen wellicht ook al effectief zijn. Voorbeelden:

- Het opzetten van buurtacties gericht op weggebruikers (bijvoorbeeld 'Bedankt dat je langzamer rijdt!')
- Het plaatsen van mottoborden.
- Het plaatsen van een DSI met feedback (Dynamische Snelheidsdisplay).
- Het aanleggen van een drempel of wegversmalling.
- Het plaatsen van graffiti op de weg.

Meer kleinschalige maatregelen zijn onder andere te vinden in de Toolkit 2018: Jaar van de snelheid.

Ook over kleinschalige maatregelen is het belangrijk om goed te communiceren.

Waarom een buurtactie of DSI? Neem betrokkenen mee in je overwegingen en plaats een bericht in de pers, op de gemeentelijke website of op social media.

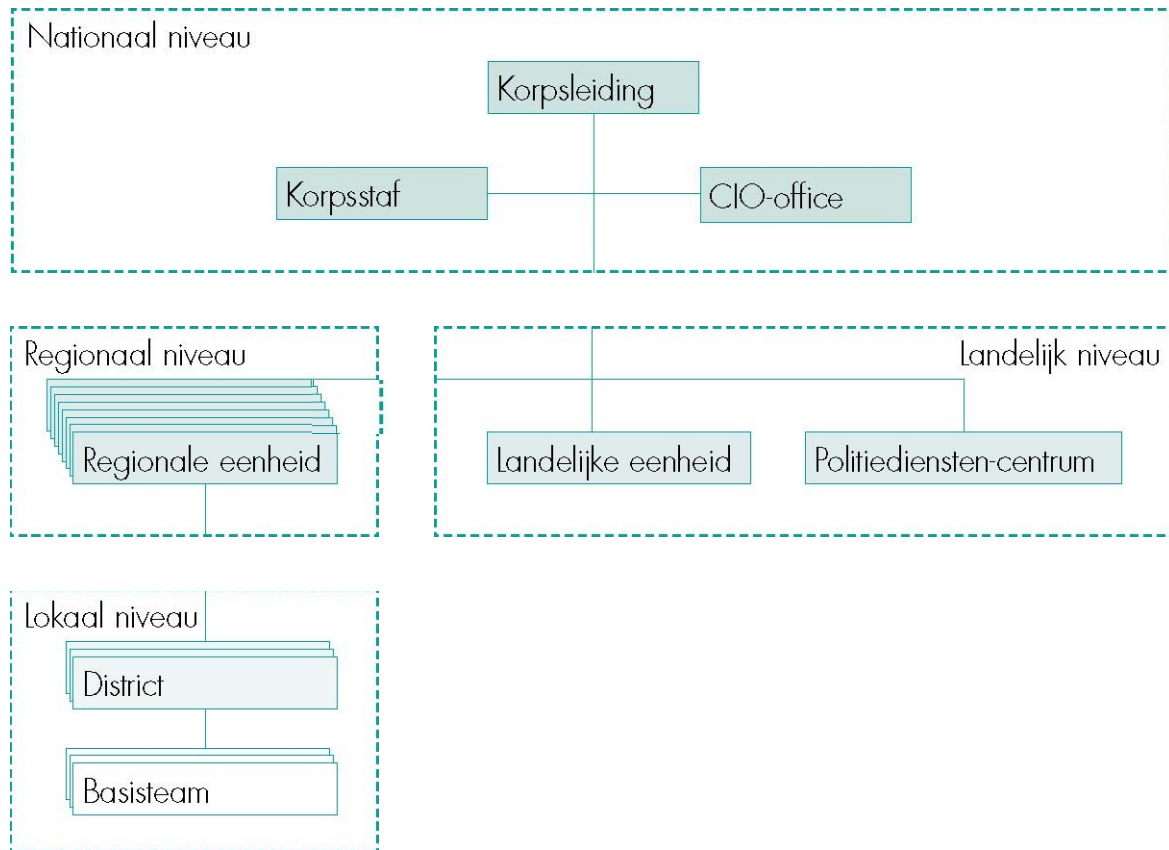
4. Infrastructurele aanpassingen

Als kleinschalige maatregelen onvoldoende oplossing bieden, kijk dan naar de inrichting van de weg. Het spreekt voor zich dat de inrichting van een weg moet voldoen aan de richtlijnen van het CROW. Je kunt echter niet in alle gevallen volledig aan deze richtlijnen voldoen. Bij infrastructurele maatregelen worden afwegingen gemaakt tussen maatschappelijke, cultuurtechnische, historische en/of natuurwaarden. Bij een keuze voor een bepaalde maatregel kun je dan ook te maken krijgen met strijdige belangen. Het op orde hebben van de infrastructuur is echter wel een voorwaarde voor het inzetten van de volgende stap: een handhavingstraject.

Denk aan het creëren van draagvlak en betrek bewoners, belanghebbenden en weggebruikers bij aanpassingen in en consequenties voor snelheid en handhaving.

5. Handhaving

De organisatiestructuur bij de politie ziet er als volgt uit:



Regionale eenheden, Team Verkeer en basisteams

De politie in Brabant beschikt over twee regionale politie-eenheden:

1. Oost-Brabant
2. Zeeland-West-Brabant

Beide eenheden beschikken over een Team Verkeer. Dit Team Verkeer handhaaft structureel alleen snelheidsregimes van 50 km/uur en hoger, op vastgestelde trajecten. Het Team Verkeer geeft specialistische ondersteuning aan de (lokale) basisteams. De basisteams zijn verantwoordelijk voor de snelheidshandhaving op alle andere wegen én op 30 km/uur wegen. In urgente situaties kan het Team Verkeer de basisteams ook ondersteunen bij snelheidshandhaving.

Structureel handhaven op snelheid: waar en hoe

Op welke trajecten de politie structureel handhaaft op snelheid, stemmen beide regionale eenheden af met de wegbeheerders in hun regio. De manier waarop verschilt per regio:

- 1 Oost-Brabant In Oost-Brabant worden op 64 trajecten snelheidscontroles uitgevoerd. Deze trajecten liggen zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Analisten van de politie bepalen die trajecten. Deze trajecten bespreken ze met de betreffende gemeente. De definitieve vaststelling ervan gebeurt in de Stuurgroep Verkeershandhaving. Daarin zitten vertegenwoordigers van de wegbeheerders, politie en Openbaar Ministerie (OM).
- 2 Zeeland-West-Brabant Deze regio heeft een werkgroep Monitoring en Analyse. De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de wegbeheerders uit Brabant en Zeeland en de politie. De wegbeheerders leveren informatie aan over de verkeersonveiligheid op hun wegen. Aan de hand hiervan kiest de werkgroep 12 trajecten waarop het Team Verkeer intensief controleert. Elk kwartaal kiest men 3 trajecten waarop bijna dagelijks een snelheidscontrole wordt uitgevoerd. Het Team Verkeer voert ook regelmatig snelheidscontroles (zgn. onderhoud) uit op wegen die in eerdere jaren waren aangemerkt voor extra aandacht. Deze trajecten worden eveneens vastgesteld in een regionaal Stuurgroepoverleg met vertegenwoordigers van de wegbeheerders, politie en OM.

Handhaving op rijkswegen/autosnelwegen gebeurt door de Landelijke Eenheid, vanuit twee steunpunten: Breda en Wolfheze.

Inzet basisteams

De inzet van de basis- of wijkteams voor verkeershandhaving is afhankelijk van de inspanningsverplichting, afgesproken in het regionale driehoeksoverleg. Dat is een overleg tussen burgemeester, politie en OM. Zij maken afspraken over de inzet van de politie bij verschillende onderwerpen. Het is belangrijk dat verkeersveiligheid en handhaving een plek hebben in het Integrale Veiligheidsplan van een gemeente. De inspanningsverplichting wordt vastgelegd in de Kaderbrief Veiligheid van de gemeenten.

Werkwijze basisteams

De basis- of wijkteams handhaven zorgvuldig de snelheid op 30 km/uur wegen. Ze brengen eerst het subjectieve gevoel van verkeersonveiligheid objectief in beeld. Samen met de wegbeheerder maakt het team een uitgebreide analyse om vast te stellen of er daadwerkelijk sprake is van een snelheidsprobleem. De analyse is gebaseerd op het verkeersongevallenbeeld, het gedrag bij potentieel gevaarlijke conflictpunten en door middel van snelheidsmetingen. Vaak betreft de politie ook de betrokken bewoners, wijk- of buurtverenigingen en VVN hierbij. Voorafgaand aan een snelheidscontrole op een 30 km/uur weg moet de politie de weggebruiker waarschuwen. Dit kan via de pers, social media of ter plaatse via een DSI of spandoek.

Voordat de politie controles uitvoert, worden deze aangekondigd. In de berichten (in de pers, op de website van de wegbeheerder en via social media) leggen politie en wegbeheerder ook uit waarom er gecontroleerd wordt. De politie en wegbeheerder kunnen ook kiezen voor interpersoonlijke communicatie, zoals met brieven of via een buurtapp. Publiekscommunicatie is een andere optie. Dat heeft als doel om zo veel mogelijk personen te bereiken. Enkele voorbeelden:

- Mottoborden plaatsen op wegen waar politie handhaaft op snelheid;
- Plaatsen van een tekstkar met boodschap na controlelocatie;
- Plaatsen van matrixborden (tijdelijk);
- Persberichten, social media en website wegbeheerder.

Een politiefunctionaris van het Team Verkeer van de regionale eenheid toetst of een te nemen verkeersmaatregel te handhaven is. Dat doet hij of zij op basis van regelgeving, instructies en jurisprudentie. Het verkeersbesluit (de maatregel) mag niet in strijd zijn met de wettelijke voorschriften en de belangen van betrokkenen moeten in evenwicht zijn. Om goed te kunnen handhaven moet het wegbeeld in overeenstemming zijn met de snelheidsregels.

Ook als het wegbeeld niet 'op orde' is, kan de politie extra op snelheidsovertredingen letten. Bijvoorbeeld door ongevallen of klachten over hardrijders. Deze *incidentele* handhaving gericht op snelheidsexcessen is dus **altijd** mogelijk.

6. Monitoring

Politie en wegbeheerder maken afspraken over realistische doelen per traject.

Bijvoorbeeld: 10% minder snelheidsovertreders. Zo is beter te beoordelen of handhaving succesvol is geweest. De verantwoordelijkheid voor het aanleveren van gegevens ligt bij de wegbeheerder. Zonder die gegevens is handhaving niet mogelijk. Monitoren houdt in: dezelfde soort metingen, meerdere keren herhalen. Dat betekent dat je de meting uit de analysefase, nogmaals uitvoert. Dus:

Twee weken aaneengesloten meten:

- intensiteiten;
- categorieën;
- Vgem, V85, V90, Vmax;
- % overschrijders (>100, >80, >70, >60, >50, >30 km/u);
- • % overtreders (>108, >87, >77, >67, >57, >37 km/u); • onderscheid naar richting;

De politie levert na inzet van de handhaving de volgende gegevens aan:

- aantal controles en uren;
- datum van controle;
- soort controle (radar, laser, etc.);
- locatie(s);
- per controle: aantal passanten; % overtreders; extremen.

Het is belangrijk om afspraken te maken over de **communicatie** van de resultaten van de snelheidscontroles. Door wie, wanneer, hoe vaak en in welke vorm. Dit kan in de pers, op de website van de wegbeheerder en via social media. Hierbij is herhaling heel belangrijk. Naast communicatie over individuele controles in de lokale media, is het raadzaam om ook periodiek in de regionale media te communiceren over de aanleiding en doelen van inzet van snelheidshandhaving.

Maak in de berichtgeving een verwijzing naar de relatie tussen snelheid en **gedragsverandering** van de weggebruiker. Dat is de essentie bij communiceren over snelheid. We hebben als overheid een gezamenlijke verantwoordelijkheid als het gaat om sturen op gedragsverandering. Dit vereist een proactieve rol van de wegbeheerder maar ook van andere stakeholders als politie en provincie.