



Regionaal Verkeershandhavingsplan 2019

Verkeershandhavingsteam
Dienst Infrastructuur
Eenheid Amsterdam



26-03-2019

« waakzaam en dienstbaar »

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1 Inleiding	4
1.1 Algemeen	4
1.2 Doelstelling Verkeershandhavingsteam	5
1.3 Prioriteiten	6
1.4 Werkgebied	7
1.5 Inrichting Verkeershandhavingsteam	8
1.6 Nodale Oriëntatie	8
1.7 Samenwerking partners	9
1.8 Basisteams	9
2 Verkeersonveiligheidsanalyse	11
2.1 Algemeen	11
2.2 Top 10, Projectwegen	12
2.3 Analyse per gemeente	13
2.3.1 Aalsmeer	13
2.3.2 Amstelveen	13
2.3.3 Amsterdam	14
2.3.4 Diemen	16
2.3.5 Ouder-Amstel	16
2.3.6 Uithoorn	16
3 Werkwijze per prioriteit	17
3.1 Algemeen	17
3.2 Prioriteiten	18
3.2.1 Projectwegen	18
3.2.2 Snelheidsoverschrijding	18
3.2.3 Roodlichtnegatie	26
3.2.4 Alcohol	28
3.2.5 Afleiding in het verkeer & aanpak van verkeersveelplegers	29
3.3 Landelijke Campagnekalender	31
3.4 Artikel 130 Wegenverkeerswet 1994	32
4 Flitspalen	33
4.1 Algemeen	33
4.2 Periodieke schouw	33
4.3 Flitspalen eenheid Amsterdam	33
4.4 Doelstelling en KPI's	34
5 Communicatie	35
5.1 Communicatie	35
6 Rapportage	36
6.1 Monitoring	36
6.2 Evaluatie	36

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Voor u ligt het Regionaal Verkeershandhavingsplan 2019 van het Team Verkeershandhaving en Advisering van de Dienst Infrastructuur, politie-eenheid Amsterdam.

Projectgroep Regionaal Verkeershandhavingsplan

Binnen de politie-eenheid Amsterdam is een Projectgroep Regionaal Verkeershandhavingsplan opgericht. In deze projectgroep zijn vertegenwoordigd:

- Vervoerregio Amsterdam (voorzitter);
- Politie, Verkeershandhavingsteam van de Dienst Infrastructuur eenheid Amsterdam;
- Openbaar Ministerie Amsterdam;
- Gemeente Aalsmeer;
- Gemeente Amstelveen;
- Gemeente Amsterdam;
- Gemeente Diemen;
- Gemeente Ouder-Amstel;
- Gemeente Uithoorn.

De Projectgroep Regionaal Verkeershandhavingsplan is gezamenlijk verantwoordelijk voor de aanpak van het vergroten van de verkeersveiligheid in de regio. In de projectgroep komen de 3E 's (Engineering, Educatie en Enforcement) samen. De politie is verantwoordelijk voor de uitvoering van de verkeershandhaving. De wegbeheerders voor de infrastructuur en educatie/communicatie. Het OM is verantwoordelijk voor de vervolging en heeft het gezag over de politie. De regie op de handhaving is voorbehouden aan het OM. Verkeershandhaving is in principe het sluitstuk van deze aanpak. In de projectgroep worden deze onderdelen op elkaar afgestemd om een zo groot mogelijk effect op de verkeersveiligheid te behalen.

De missie is het vergroten van de verkeersveiligheid door het verminderen van het aantal verkeersongevallen. Deze missie is een gezamenlijke opdracht van alle partijen die een bijdrage aan de verkeersveiligheid kunnen leveren: wegbeheerders, maatschappelijke organisaties, politie en het OM.

Dit Regionaal Verkeershandhavingsplan is bedoeld voor het Verkeershandhavingsteam van de politie-eenheid Amsterdam. De inzet van de basisteams voor verkeershandhaving is een onderdeel van de lokale plannen integrale veiligheid en wordt in de lokale driehoek afgestemd. De basisteams en het Verkeershandhavingsteam kunnen afspraken maken over samenwerking op het gebied van verkeershandhaving.

Dit Regionaal Verkeershandhavingsplan (als onderdeel van het verkeersveiligheidsplan) komt tot stand in samenspraak met OM, wegbeheerders en de politie en vormt de basis voor een professionele en planmatige uitvoering van de regionale verkeershandhaving door het Verkeershandhavingsteam. De wegbeheerders leveren (analyse) input voor het handhavingsplan. De politie stelt het Regionaal Verkeershandhavingsplan op. Het Regionaal Verkeershandhavingsplan wordt vastgesteld binnen de projectgroep en ter kennisname gedeeld met de verschillende driehoeken.

1.2 Doelstelling Verkeershandhavingsteam

Voor het Verkeershandhavingsteam is een hoofddoelstelling en een subdoelstelling te formuleren.

Hoofddoelstelling

De hoofddoelstelling is het middels handhavingsactiviteiten (verkeerscontroles) een bijdrage leveren aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers in Amsterdam en de tot de eenheid behorende omliggende gemeenten, met 25% in 2021 ten opzichte van het peiljaar 2010 conform de inzet van de landelijke uitgangspunten. Voor 2019 een afname van het aantal verkeersslachtoffers te realiseren met 5% ten opzichte van 2018.

Subdoelstellingen

De subdoelstellingen behelzen de volgende prioriteiten:

Snelheidsoverschrijding

De doelstelling van de snelheidscontroles is het verlagen van de V85¹ tot de boetegrens welke het Openbaar Ministerie hanteert en het verminderen van het aantal overtredingen.

Alcohol

De doelstelling voor alcohol is het verminderen van het alcohol- (en drugs)gebruik in het verkeer.

Roodlichtnegatie

De doelstelling voor roodlichtnegatie is het verminderen van het aantal rood licht of rood kruis negaties.

Afleiding in het verkeer

De doelstelling voor afleiding is het vergroten van de pakkans van gedragingen die tot afleiding in het verkeer leiden.

Aanpak van verkeersveelplegers

De doelstelling voor verkeersveelplegers is het vergroten van de pakkans van verkeersveelplegersgedragingen.

Artikel 130 Wegenverkeerswet 1994

De doelstelling m.b.t. het werkproces 'Artikel 130' is een bijdrage te leveren tot het vergroten van de verkeersveiligheid, door er zorg voor te dragen dat van de door de politie gecontroleerde bestuurders binnen de eenheid Amsterdam waaraan aan de hand van vooraf bepaalde criteria moet worden getwijfeld aan de rijgeschiktheid of rijvaardigheid, een mededeling richting het CBR wordt opgemaakt.

Kerntaken

Kerntaken van het Verkeershandhavingsteam zijn:

- Handhaving op de prioriteiten die de belangrijkste ongevalsoorzaken betreffen te weten; Verkeersveelplegers, Alcohol, Roodlichtnegatie, Afleiding en Snelheid op vooraf door middel van analyse vastgestelde locaties;
- Toezicht houden op verkeersonveilig gedrag, gericht op het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers;
- Bijdrage leveren aan het terugdringen van het aantal High Impact Crimes (HIC's).

¹ de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden en door 15% wel wordt overschreden, op een weg met verkeer in normale weersomstandigheden

1.3 Prioriteiten

De landelijke prioriteiten betreffen de belangrijkste ongevalsoorzaken en grootste risicogroepen. Het gaat om het handhaven op:

Snelheid

Nog steeds geldt dat de meeste ongelukken te maken hebben met het overschrijden van de maximumsnelheid. Bij het handhaven op snelheid hoort ook het handhaven op de constructiesnelheid van brom- en snorfietsen. Het risico op ongevallen in deze groep is groot. Gebleken is dat vooral binnen de gemeente Amsterdam de brom- en snorfietsers de maximumsnelheid overschrijden en voor verkeersgevaarlijke situaties zorgen en derhalve een belangrijke rol spelen bij ongevallen waar brom- en snorfietsen bij betrokken zijn. Bij de analyse van locaties waar zich een snelheidsprobleem voordoet wordt gekeken naar de inhoud van het probleem, naar de gegevens waaruit blijkt met welke snelheid wordt gereden en op welke tijdstippen de overtredingen plaatsvinden. Hierdoor kan het Verkeershandhavingsteam gerichte inzet plegen.

Alcohol

Het is van belang om de huidige inzet op alcoholcontroles te behouden. Onderzoek wijst uit dat bij vermindering van de handhavingsinspanning de verkeersonveiligheid weer snel zal toenemen. Het is uit onderzoek gebleken dat vooral het alcoholgebruik van brom- en snorfietsers is toe genomen. Veel van deze bestuurders zijn beginnend bestuurder en zich niet bewust van de alcohollimiet die voor hen geldt. Stoppen is blazen! Naast de gebruikelijke alcoholcontroles is het voor het vergroten van de subjectieve pakkans van belang om bij iedere staande houding de bestuurder in principe tevens te laten blazen. Medio 2017 heeft de implementatie van de nieuwe Wet Drugstest in het Verkeer plaatsgevonden. Deze nieuwe wetgeving geeft de politie meer mogelijkheden / bevoegdheden om ook doeltreffend te kunnen optreden bij het gebruik van drugs in het verkeer en levert zo een bijdrage aan het verhogen van de verkeersveiligheid.

Rood licht

Het handhaven op het negeren van rood licht blijft een belangrijke prioriteit. Vooral de risico's van roodlichtovertredingen door fietsers vormen een belangrijk aandachtspunt. Uit de ongevalsgegevens blijkt dat fietsers een groep kwetsbare verkeersdeelnemers zijn die relatief vaak slachtoffer zijn bij verkeersongevallen. Bij de analyse van locaties waar veelvuldig sprake is van roodlichtnegatie dient te worden gekeken naar de inhoud van het probleem, naar de gegevens waaruit blijkt wat de intentie is van de overtredingen en op welke tijdstippen deze plaatsvinden. Hierdoor kan het Verkeershandhavingsteam gerichte inzet plegen.

Afleiding

Afleiding is een thema dat bij meerdere weggebruikers een rol speelt. Het gaat zowel om autobestuurders ((handheld) bellen, navigatie en andere vormen van afleiding) als ook (brom/snor-)fietsers (bellen, muziek luisteren). In het dagelijks verkeer is dit voor iedereen zichtbaar.

Verkeersveelplegers.

Er is een groep weggebruikers die verkeersregels herhaaldelijk en op grove wijze overtreedt. Onderzoek van de SWOV heeft bevestigd dat bij een toenemend aantal bekeuringen de ongevalsbetrokkenheid toeneemt. Om de verkeersveiligheid te vergroten is het van belang om extra aandacht te besteden aan deze doelgroep. Bestuurders die vaker een ernstige verkeersovertreding begaan worden strenger aangepakt. Het Openbaar Ministerie heeft voor de aanpak van deze bestuurders de Recidiveregeling Veelplegers Verkeer gemaakt. De regeling geldt voor bestuurders die binnen twee jaar meer dan drie overtredingen begaan die gevaarlijk of hinderlijk zijn en onder deze regeling vallen. Zij worden dan strenger gestraft. Denk hierbij aan een lange ontzegging van de rijbevoegdheid en/of een hoge geldboete.

Overtredingen die meetellen in de recidiveregeling zijn bijvoorbeeld:

- niet stoppen voor een stopteken van de politie;
- een rood kruis negeren;
- geen voorrang geven aan een voetganger op een zebrapad;
- gevaarlijk weggedrag (bijvoorbeeld een wheelie op de motor).

Deze overtredingen geven samen een beeld van het gedrag van de bestuurder in het verkeer. Het gaat dus niet om één bepaald soort feit. De Recidiveregeling Veelplegers Verkeer bestaat naast andere recidiveregelingen, onder meer voor alcohol en drugs in het verkeer, bumperkleven en snelheidsovertredingen. De overtredingen worden geregistreerd door de Justitiële Informatiedienst en kunnen meetellen in de beoordeling van een aanvraag voor een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG).

Helm en gordel.

Het naleefgedrag van het dragen van een helm en gebruik van een gordel is al jarenlang rond 97%. Om dit hoge naleefgedrag te behouden, blijft het nodig om het handhaven op het dragen van een helm en gordel mee te nemen bij andere controles.

Ook zal voor het Verkeershandhavingsteam de focus liggen op de samenwerking met andere teams om zo een bijdrage te kunnen leveren aan de aanpak van High Impact Crimes; de zogenaamde Nodale Oriëntatie en het project 'Gezag op straat'.

1.4 Werkgebied

De politie-eenheid Amsterdam omvat de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn met elk haar eigen specifieke karakter. Het werkgebied is veelzijdig en dynamisch. Het gebied van de eenheid beslaat 357 km² waarin ruim 900.000 mensen wonen. Amsterdam is een forensenstad en de ringweg van Amsterdam wordt dagelijks drukbezocht. Als hoofdstad trekt het vele toeristen en dagjesmensen door de vele culturele voorzieningen, musea, winkel- en uitgaansmogelijkheden. De stad is toneel van een groot aantal feestelijke evenementen die jaarlijks ongeveer 10 miljoen bezoekers trekken. Ieder jaar logeren er rond 4 miljoen gasten in één van de Amsterdamse hotels. De eenheid heeft een rijke infrastructuur, namelijk (water-) wegen, havens en openbaar vervoer welke ieder een eigen vorm van criminaliteit en/of overlast met zich mee brengen. In de Politie-eenheid Amsterdam is vanwege de aard, omvang en complexiteit van de veiligheidsproblematiek op de te onderscheiden domeinen van de infrastructuur (weg, water/haven en openbaar vervoer) een eigen Dienst Infrastructuur ingericht.

1.5 Inrichting Verkeershandhavingsteam

Het Verkeershandhavingsteam bestaat momenteel uit:

Functie	Fte	Fte 2019
Teamchef	1	1
Operationeel Expert	1	1
Medewerker Intake & Service	1	1
Senior GGP	2	3
Generalist GGP	4	2 *
Assistent GGP-B	15	15 **

* Hiernaast zijn er twee Generalisten GGP voltijd werkzaam aan het werkproces met betrekking tot 'Artikel 130 Wegenverkeerswet 1994'.

** Een Assistent GGP-B volgt een opleiding en zal tot het einde van haar opleiding op de sterkte blijven staan van het Verkeershandhavingsteam waarna zij weer instroomt (mei 2020) binnen het VHT.

Opleiding

Gedurende het jaar zullen er meerdere opleidingsmomenten, zoals de BOA-certificering, IBT, rijopleiding, vakinhoudelijke opleidingen en dergelijke plaatsvinden. Tevens zijn enkele teamleden kerninstructeur m.b.t. de nieuwe Wet Drugstest in het Verkeer, ademanalyseapparatuur, laserapparatuur en rollenbanken. Zij zullen, daar waar nodig en mogelijk, gedurende het jaar de diverse collega's van de gehele eenheid opleiden tot bevoegd ambtenaar t.b.v. de meetapparatuur.

Middelen

Door het Verkeershandhavingsteam zal met behulp van diverse middelen de verkeershandhaving worden uitgevoerd ter bereiking van de doelen. Enkele middelen zijn de radarvoertuigen, flitspalen, snelheidslasers, alcoholtesters, rollenbank en diverse voertuigen waaronder motoren, de alcoholbus en onopvallende- en herkenbare surveillancevoertuigen. Voor de rollenbank- en de algemene verkeerscontroles zijn twee transportaanhangwagens beschikbaar waardoor het team in staat is flexibel in te zetten binnen de gehele eenheid.

1.6 Nodale Oriëntatie

De Dienst Infra is bij uitstek de dienst die zich zal gaan toeleggen op Nodale Oriëntatie. In het verkeer stromen mensen, voertuigen, goederen en informatie samen op infrastructurele knooppunten: de nodes. Hier oefent de politie gerichte controles uit: Nodale Oriëntatie. Ofwel, intelligent handhaven. De verkregen informatie uit nodale controles kan worden gebruikt door de verschillende teams binnen de politie organisatie.

Binnen de mogelijkheden van de verkeershandhaving op de Black Spots en Red Routes wordt tevens gekeken naar het houden van verkeerscontroles in bepaalde gebieden om behalve de verkeersveiligheid ook de criminaliteit daar terug te dringen zonder daarbij onze doelstelling uit het oog te verliezen. Verkeershandhaving legitimeert de aanwezigheid van de politie in het verkeer. Door "handig te handhaven" zullen wij als Verkeershandhavingsteam onze verkeershandhavingsactiviteiten daar houden waar het niet alleen de verkeersveiligheid ten goede komt, maar ook daar waar wij door controles te houden preventief aanwezig zijn om criminaliteit zoals overvallen te voorkomen. Hierbij valt te denken aan het bijvoorbeeld in het centrum houden van controles van brom- en snorfietsbestuurders gedurende de koopavonden. Onze zichtbaarheid heeft een grote preventieve uitstraling! Verkeer in dienst van de opsporing! Zonder daarbij het uiteindelijke doel uit het oog te verliezen: conform het landelijk beleid, het terugbrengen van het aantal dodelijke en (ernstige) verkeersslachtoffers.

1.7 Samenwerking partners

Door het Verkeershandhavingsteam wordt onder andere samengewerkt met:

- Diverse Basiseenheden, Dienst Infra, Afdeling Communicatie, Team Informatie enz. van de politie-eenheid Amsterdam;
- Andere politie-eenheden;
- Openbaar Ministerie;
- Gemeente Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn;
- Vervoerregio Amsterdam;
- Veilig Verkeer Nederland;
- Belastingdienst;
- Diverse onderzoeksbureaus.

De samenwerking met genoemde partners komt tot stand door regelmatig overleg over de inzet en het vaststellen van de prioriteiten met betrekking tot lokale handhaving.

1.8 Basisteams

De Politie-eenheid Amsterdam bestaat uit 4 districten met in totaal 17 basisteams en enkele diensten, waaronder de Dienst Infrastructuur. Binnen de Dienst Infrastructuur besteedt het Verkeershandhavingsteam vrijwel al hun tijd aan het toezicht op de prioriteiten zoals genoemd. Het overige verkeerstoezicht wordt verricht door de basisteams en het Team Hoofdwegen.

De inzet vanuit de basisteams wordt bepaald door de afspraken in de lokale driehoek. De prioriteiten voor de inzet van de basisteams worden periodiek vastgelegd in de integrale Veiligheidsagenda. In de huidige Veiligheidsagenda's heeft verkeershandhaving geen prioriteit bij de inzet van basisteams. Op dit moment wordt al gewerkt aan de actualisatie van de Veiligheidsagenda. De Kabinetsreactie op het IBO rapport (Interdepartementaal Beleidsonderzoek) bevat een voorstel om verkeersveiligheid als landelijke prioriteitsdoeltelling te formuleren bij het opstellen van de nieuwe Veiligheidsagenda's (2019-2022). Dit, tezamen met het project 'Gezag op straat' biedt kansen om in de driehoek afspraken te maken over meer inzet van basisteams op verkeershandhaving.

Het Verkeershandhavingsteam stimuleert, ondersteunt en werkt samen daar waar nodig de basisteams om ook gerichte verkeershandhaving uit te voeren op black-spots in hun werkgebied om zo gezamenlijk de algemene doelstelling te bewerkstelligen. Tevens wordt op deze wijze het politietoezicht op de verkeersveiligheid in belangrijke mate verhoogd waardoor zowel de objectieve alsmede de subjectieve pakkans toeneemt.

Binnen de politie-eenheid Amsterdam is in 2018 in het district West de pilot 'Gezag op straat' gestart. Doel van deze pilot is de handhavende taak van de politie in het publieke domein te versterken; actieve handhaver in het publieke domein voor het vergroten van het gevoel veiligheid en leefbaarheid. Het Verkeershandhavingsteam heeft zich bij deze pilot aangesloten middels inzet van personeel, kennis en materiaal. Dit zal in 2019 worden gehandhaafd. De diverse inzetten worden zodanig gepland, dat zij plaatsvinden op de locaties waar er aanrijdingen hebben plaatsgevonden, of die locaties waar de kans aanwezig is dat ze zullen plaatsvinden dan wel waar de wegbeheerder heeft aangegeven dat handhaving gewenst is. Met behulp van deze pilot zal tevens worden gestimuleerd dat de basisteams zich meer inzetten voor de verkeershandhaving!

De drukte in de binnenstad van Amsterdam zorgt voor de basisteams in het district voor extra werkdruk. In de weekends wordt er nog een flinke schep bovenop gedaan als het uitgaanspubliek zich meldt; aan de lopende band ordeverstoringen, vooral op en rondom de

pleinen. Samenwerken doet de werkdruk verlichten en daarom wordt ook een beroep gedaan op het Verkeershandhavingsteam.

2 Verkeersonveiligheidsanalyse

2.1 Algemeen

Ter voorbereiding van het handhavingsplan hebben analisten en beleidsmedewerkers van wegbeheerders en politie de gezamenlijke taak om tenminste jaarlijks een verkeersonveiligheidsanalyse uit te voeren. Op basis van deze analyse zal de Projectgroep Regionaal Verkeershandhavingsplan jaarlijks op regionaal niveau afspraken maken over prioriteiten en de inzet van het Verkeershandhavingsteam. Tussentijdse monitoring van de effecten van handhaving is gewenst voor bijsturing en/of herprioritering. Maandelijks wordt de stand van zaken m.b.t. de gepleegde inzet en de resultaten van de KPI's vastgelegd en besproken binnen de teamleiding. De politie rapporteert iedere vier maanden aan de Projectgroep Regionaal Verkeershandhavingsplan de resultaten aan de hand van de KPI's uit het handhavingsplan. In dit handhavingsplan worden vervolgens op basis van de verkeersongevallenanalyse de handhavingsactiviteiten, de kern prestatie indicatoren en de monitormomenten opgenomen.

In 2018 hebben er in de politie-eenheid Amsterdam 1303 aanrijdingen met letsel plaatsgevonden en waren er 19 dodelijke aanrijdingen. (bron Bluespot)

In onderstaande tabel zijn het aantal zware verkeersongevallen met letsel en het aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop van 2015 t/m 2018 verwerkt. Deze cijfers zijn op basis van de in behandeling zijnde onderzoeken bij het Team Opsporing Ernstige Verkeersongevallen (TOEV) van de politie eenheid Amsterdam.

		2016	2017	2018	totaal
AALSMEER	D11 Verkeersongeval met letsel	10	6	7	23
	D12 Verkeersongeval met dodelijke afloop		1		1
Totaal		10	7	7	24
AMSTELVEEN	D11 Verkeersongeval met letsel	22	13	23	58
	D12 Verkeersongeval met dodelijke afloop	2	2	1	5
Totaal		24	15	24	63
AMSTERDAM	D11 Verkeersongeval met letsel	265	227	277	769
	D12 Verkeersongeval met dodelijke afloop	13	15	11	39
Totaal		278	242	288	808
DIEMEN	D11 Verkeersongeval met letsel	5	5	9	19
	D12 Verkeersongeval met dodelijke afloop	1		1	2
Totaal		6	5	10	21
OUDER-AMSTEL	D11 Verkeersongeval met letsel	6	4	5	15
	D12 Verkeersongeval met dodelijke afloop		1		1
Totaal		6	5	5	16
UITHOORN	D11 Verkeersongeval met letsel	1	2	4	7
	D12 Verkeersongeval met dodelijke afloop	1		1	2
Totaal		2	2	5	9
Eindtotaal		326	276	339	941

Bron: TOEV-cijfers

Van de analyse welke ten behoeve van dit handhavingsplan is gemaakt is een afzonderlijk document opgemaakt: 'Verkeersonveiligheidsanalyse Regionaal Verkeershandhavingsplan 2019'.

2.2 Top 10, Projectwegen

Op basis van de in behandeling zijnde onderzoeken bij het Team Opsporing Ernstige Verkeersongevallen (TOEV) zijn van de periode tweede helft 2015 t/m de eerste helft 2018 de meest onveilige wegvakken binnen de politie-eenheid Amsterdam geselecteerd, waarvan een Top 10 is samengesteld:

	2 ^e helft 2015	2016	2017	1 ^e helft 2018	Eindtotaal
Stadhouderskade	7	6	7	4	24
Jan van Galenstraat	3	9	3	4	19
Marnixstraat	4	3	3	6	16
Amstelveenseweg	2	7	3	4	16
Prins Hendrikkade	3	5	2	5	15
Haarlemmerweg	4	2	4	3	13
Kinkerstraat	1	2	5	3	11
Amsteldijk	1	3	3	3	10
Ookmeerweg	1	4	2	2	9
Plesmanlaan	2	2	2	2	8

Bron: TOEV-cijfers

Van deze locaties is een afzonderlijke analyse gemaakt welke is opgenomen in het document 'Verkeersonveiligheidsanalyse Regionaal Verkeershandavingsplan 2019'. Kort samengevat blijkt uit deze analyse het volgende:

Stadhouderskade

De meeste ongevallen vinden plaats op maandag, donderdag en vrijdag. In de uren tussen 02.00 en 04.00 uur, tussen 06.00 en 08.00 uur en tussen 14.00 en 16.00 uur. De fietser is de grootste veroorzaker van de ongevallen. Hiervan was de personenauto de meest voorkomende tegenpartijen. Het negeren van roodlicht is de grootste toedracht tot ongevallen, gevolgd door het niet verlenen van voorrang.

Jan van Galenstraat

De meeste ongevallen vinden plaats op dinsdag, woensdag en donderdag. De meeste ongevallen vinden plaats tussen 14.00 - 20.00 uur. De fietsers en de personenauto's zijn de grootste veroorzakers van de ongevallen. Het niet verlenen van voorrang is de grootste aanwijsbare toedracht tot ongevallen.

Marnixstraat

De meeste ongevallen vinden plaats op donderdag, vrijdag en zaterdag. De meeste ongevallen vinden plaats tussen 10.00 – 18.00 uur en 20.00 – 22.00 uur. De fietsers zijn de grootste veroorzakers van de ongevallen. Het niet verlenen van voorrang en de grote drukte op de fietspaden vormen de grootste toedracht tot ongevallen.

Amstelveenseweg

De meeste ongevallen vinden plaats op dinsdag en donderdag van 14.00 – 16.00 uur. De personenauto en de fietsers zijn de grootste veroorzakers van de ongevallen. Het niet verlenen van voorrang vormt de grootste toedracht tot ongevallen.

Prins Hendrikkade

De meeste ongevallen vinden plaats op maandag t/m vrijdag van 18.00 - 20.00 uur en 22.00 en 24.00 uur. De personenauto en fietsers zijn de grootste veroorzakers van de ongevallen. Het niet verlenen van voorrang en overige zijn de grootste toedracht tot ongevallen.

Haarlemmerweg

De meeste ongevallen vinden plaats op maandag, donderdag en zaterdag, voornamelijk tijdens de spitsuren van 08.00 tot 10.00 uur en van 18.00 tot 22.00 uur. De personenauto is de grootste veroorzaker van de ongevallen.

Kinkerstraat

De meeste ongevallen vinden plaats op donderdag en de ongevallen vinden plaats gedurende tijdstippen verdeeld over de hele dag. De fietsers en taxi's zijn de grootste veroorzakers van de ongevallen. De toedracht 'overig' vormt de grootste toedracht tot ongevallen.

Amsteldijk

De meeste ongevallen vinden plaats op de woensdag, donderdag en vrijdag. De tijdstippen zijn verdeeld over de hele dag met nadruk tussen 10.00 en 12.00 uur en van 16.00 – 20.00 uur. De personenauto en de fiets waren de grootste veroorzakers van de ongevallen. De toedracht voorrang vormt de grootste oorzaak tot ongevallen.

Ookmeerweg

De meeste ongevallen vinden plaats op de dinsdag en donderdag vanaf 14.00 uur tot in de vroege nacht. De personenauto was de grootste veroorzaker van de ongevallen. De toedracht voorrang vormt de grootste oorzaak tot ongevallen.

Plesmanlaan

De meeste ongevallen vinden plaats op de woensdag en zaterdag in de middag, avond en nacht. De personenauto was de grootste veroorzaker van de ongevallen. De toedracht voorrang vormt de grootste oorzaak tot ongevallen.

2.3 Analyse per gemeente

2.3.1 Aalsmeer

Uit de verkeersonveiligheidsanalyse blijkt dat binnen de gemeente Aalsmeer de handhaving voornamelijk ingezet moet worden op de Oosteinderweg, de Aalsmeerderweg, de Burgemeester Kasteleinweg (N196), de Legmeerdijk (N231), de Machineweg, de Kudelstaartseweg, de Hoofdweg en de Zwarteweg – Hornweg.

Dit dient voornamelijk uitgevoerd te worden op dinsdag, woensdag, donderdag, vrijdag en zondag. Voornamelijk tussen 07.00 en 09.00 uur, 17.00 en 20.00 uur en op zaterdag en zondag tussen 02.00 en 04.00 uur.

De handhaving dient vooral gericht te zijn op de automobilist gevolgd door de brom-/snorfietsers. Gehandhaafd moet worden op overtredingen betreffende het niet verlenen van voorrang, roodlichtnegatie en alcohol/drugs gebruik.

2.3.2 Amstelveen

Uit de verkeersonveiligheidsanalyse blijkt dat binnen de gemeente Amstelveen de handhaving voornamelijk ingezet moet worden op de Legmeerdijk (N231), de Sportlaan, de Van der Hooplaan, de Oranjebaan, de Rembrandtweg, de Amsterdamseweg en de Beneluxbaan.

Dit dient voornamelijk uitgevoerd te worden op dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag. Voornamelijk tussen 07.00 en 09.00 uur, 15.00 en 19.00 uur.

De handhaving dient vooral gericht te zijn op de automobilist gevolgd door de fietsers en de brom- en snorfietsers. Gehandhaafd moet worden op overtredingen betreffende het niet verlenen van voorrang, afleiding en roodlichtnegatie.

2.3.3 Amsterdam

Uit de verkeersonveiligheidsanalyse blijkt dat binnen de gemeente Amsterdam de handhaving voornamelijk ingezet moet worden op Stadhouderskade en de Prins Hendrikkade. De meeste letselongevallen vinden plaats op de Stadhouderskade, Jan van Galenstraat, Marnixstraat, Amstelveenseweg, Prins Hendrikkade, Haarlemmerweg, Kinkerstraat, Amsteldijk, Ookmeerweg en de Plesmanlaan. In het stadsdeel Zuid vinden de meeste letselongevallen plaats, in het stadsdeel Zuidoost de minste.

De meeste ongevallen vinden plaats op maandag t/m vrijdag met een piekje op de donderdag en vrijdag. De meeste ongevallen vinden plaats van 12.00 – 20.00 uur.

De handhaving dient vooral gericht te zijn op de automobilist, de fietser en de brom-/snorfietsers. De brom-/snorfietsers en de fietsers zijn de grootste slachtoffers.

Gehandhaafd moet worden op de prioriteiten afleiding, roodlichtnegatie en drank/drugs gebruik.

Stadsdeel Centrum

Uit de verkeersonveiligheidsanalyse blijkt dat binnen het stadsdeel de handhaving voornamelijk ingezet moet worden op de Prins Hendrikkade en de Marnixstraat.

Dit dient voornamelijk uitgevoerd te worden op alle dagen van de week tussen 08.00 uur en de vroege nachtelijke uren.

De handhaving dient vooral gericht te zijn op de fietser en de automobilist, gevolgd door de brom-/snorfietsers. Gehandhaafd moet worden op overtredingen betreffende het niet verlenen van voorrang en afleiding.

Stadsdeel Nieuw-West

Uit de verkeersonveiligheidsanalyse blijkt dat binnen het stadsdeel de handhaving voornamelijk ingezet moet worden op de Ookmeerweg en de Plesmanlaan.

Dit dient voornamelijk uitgevoerd te worden op alle dagen van de week. Voornamelijk vanaf 08.00 uur tot 24.00 uur.

De handhaving dient vooral gericht te zijn op fietser, de brom-/snorfietsers en de voetganger. Gehandhaafd moet worden op overtredingen betreffende het niet verlenen van voorrang en afleiding.

Stadsdeel Noord

Uit de verkeersonveiligheidsanalyse blijkt dat binnen het stadsdeel de handhaving voornamelijk ingezet moet worden op de IJdoornlaan en de Buiksloterweg.

Dit dient voornamelijk uitgevoerd te worden op alle dagen van de week met een piek op de vrijdag. Voornamelijk vanaf 10.00 uur tot 20.00 uur.

De handhaving dient vooral gericht te zijn op de automobilist, gevolgd door de brom- en snorfietsers. Gehandhaafd moet worden op overtredingen betreffende het niet verlenen van voorrang en afleiding.

Stadsdeel Oost

Uit de verkeersonveiligheidsanalyse blijkt dat binnen het stadsdeel de handhaving voornamelijk ingezet moet worden op de Middenweg, Wibautstraat en de IJburglaan.

Dit dient voornamelijk uitgevoerd te worden op alle dagen van de week vanaf 10.00 uur tot 20.00 uur.

De handhaving dient vooral gericht te zijn op de automobilisten gevolgd door de fietsers en brom- en snorfietsers. Gehandhaafd moet worden op overtredingen betreffende het niet verlenen van voorrang en afleiding.

Stadsdeel West

Uit de verkeersonveiligheidsanalyse blijkt dat binnen het stadsdeel de handhaving voornamelijk ingezet moet worden op de Jan van Galenstraat, Kinkerstraat en de Haarlemmerweg. Dit dient voornamelijk uitgevoerd te worden op alle dagen van de week vanaf 08.00 uur tot 22.00 uur.

De handhaving dient vooral gericht te zijn op de automobilisten. Gehandhaafd moet worden op overtredingen betreffende het niet verlenen van voorrang en afleiding.

Stadsdeel Zuid

Uit de verkeersonveiligheidsanalyse blijkt dat binnen het stadsdeel de handhaving voornamelijk ingezet moet worden op de Amstelveenseweg en de Stadhouderskade.

Dit dient voornamelijk uitgevoerd te worden op alle dagen van de week met uitzondering van de zondag. Tijdstip tussen 08.00 en 20.00 en van 22.00 – 24.00 uur.

De handhaving dient vooral gericht te zijn op de automobilisten en de fietsers. Gehandhaafd moet worden op overtredingen betreffende het niet verlenen van voorrang en afleiding.

Stadsdeel Zuidoost

Uit de verkeersonveiligheidsanalyse blijkt dat binnen het stadsdeel de handhaving voornamelijk ingezet moet worden op de Bijlmerdreef en de Hoogoorddreef.

Dit dient voornamelijk uitgevoerd te worden op alle dagen van de week met uitzondering van de zondag. De inzet dient plaats te vinden in de ochtend- en avondspits.

De handhaving dient vooral gericht te zijn op de automobilisten. Gehandhaafd moet worden op overtredingen betreffende het niet verlenen van voorrang en afleiding.

Project 'Snorfiets met helm naar de rijbaan'

Per 8 april 2019 gaan snorfietsers in Amsterdam met helm op de rijbaan rijden. De nieuwe regel geldt voor het gebied binnen de ring A10. De gemeente verzoekt de politie hierbij mee te werken m.b.t. de handhaving hierop; plaats op de weg en de helmplicht. Door de gemeente is onderzoek gedaan naar de hotspots waar handhaving en toezicht nodig is. Gezien de doelstelling van het Verkeershandhavingsteam komen de locaties waar de ongevallen de reden zijn tot het benoemen van een hotspot in aanmerking als controlelocatie voor het VHT.

STADSDEEL	STRAATNAAM	TUSSEN	REDEN_HOTSPOT
Centrum	Oude Hoogstraat	tussen Oude Doelenstraat Nieuwe Hoogstraat	Druk en ongevallen
Centrum	Weteringschans	tussen Museumbrug en Weteringstraat	Druk en ongevallen
Noord	Van der Pekstraat	tussen Van der Pekplein en Mosplein	Druk en ongevallen
Noord	Waddenweg	tussen Leeuwarderweg en Meeuwenlaan	Druk en ongevallen
Oost	Eerste Oosterparkstraat	Tussen Camperstraat en Wibautstraat	Druk en ongevallen
Oost	Berlagebrug	tussen Amsteldijk en Weesperzijde	Druk en smal en ongevallen
West	Hugo de Grootplein		Druk en ongevallen
West	Jan Evertsenstraat	tussen Admiralengracht en Mercatorplein	Druk en ongevallen
Zuid	Weteringlaan	tussen Weteringcircuit en Stadhouderskade	Druk en ongevallen
Zuid	Hoofddorppelein		Druk en ongevallen

Vanuit de gemeentelijke projectgroep kwam tevens het verzoek of de politie kan handhaven op snelheid, op locaties waar burgers hadden aangegeven het eng te vinden om met de snorfiets op te rijbaan te moeten rijden, in verband met de hogere snelheid die daar in hun ogen gereden zou worden. Het gaat hierbij om de volgende wegen:

Stadsdeel Noord:

	V85 (Here-Data – VIA)
Klaprozenweg	54
Statenjachtstraat	39
Kamperfoelieweg	52
Nieuwe Purmerweg	60
Werengouw	45
Zuiderzeeweg	55
Meeuwenlaan	51

Stadsdeel Oost:

	V85 (Here-Data – VIA)
Middenweg	55
Spaklerweg	58

Stadsdeel Zuid:

	V85 (Here-Data – VIA)
Pres. Kennedylaan	63
Amstelveenseweg	52
Heemstedestraat	52

Stadsdeel West:

	V85 (Here-Data – VIA)
Postjesweg	57
Haarlemmerweg	56

2.3.4 Diemen

Uit de verkeersonveiligheidsanalyse blijkt dat binnen de gemeente Diemen de handhaving voornamelijk ingezet moet worden op de Weesperstraat, de Diempolderweg, de Provincialeweg en de Hartveldseweg.

Dit dient voornamelijk uitgevoerd te worden op woensdag, donderdag, vrijdag en zaterdag. Voornamelijk in de ochtenduren en tussen 16.00 en 19.00 uur.

De handhaving dient vooral gericht te zijn op de automobilist waarbij meegenomen dient te worden dat de brom-/snorfietsers de meest voorkomende tegenpartij is. Gehandhaafd moet worden op overtredingen betreffende het niet verlenen van voorrang.

2.3.5 Ouder-Amstel

Uit de verkeersonveiligheidsanalyse blijkt dat binnen de gemeente Ouder-Amstel de handhaving voornamelijk ingezet moet worden op de Spaklerweg, de Rozenburglaan en de Flinsstraat in Duivendrecht en de Dorpsstraat en de Waver in Ouderkerk aan de Amstel.

Dit dient voornamelijk uitgevoerd te worden op dinsdag en woensdag. Voornamelijk tussen 06.00 en 08.00 uur en 14.00 en 18.00 uur

De handhaving dient vooral gericht te zijn op de fietser gevolgd door de automobilist en de brom-/snorfietsers waarbij vooral gehandhaafd moet worden op het verlenen van voorrang.

2.3.6 Uithoorn

Uit de verkeersonveiligheidsanalyse blijkt dat binnen de gemeente Uithoorn de handhaving voornamelijk ingezet moet worden op Zijdeweg, de Koningin Maximalaan en de Amsterdamseweg. Dit dient voornamelijk uitgevoerd te worden op dinsdag, donderdag, vrijdag en zondag. Voornamelijk tussen 12.00 en 18.00 uur.

De handhaving dient vooral gericht te zijn op de automobilist waarbij vooral gehandhaafd moet worden op het verlenen van voorrang en afleiding.

3 Werkwijze per prioriteit

3.1 Algemeen

Door het Verkeershandhavingsteam zal de verkeershandhaving worden uitgevoerd ter bereiking van de doelen zoals vastgesteld in de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid en richt zich vooral op de eerder genoemde prioriteiten snelheid, alcohol, rood licht, afleiding en verkeersveelplegers en dan vooral op de locaties genoemd in de Top 10 van de gehele Politie-eenheid Amsterdam, de Projectwegen. Daarnaast zal inzet worden gepleegd op probleemstellingen die per gemeente vanuit de Projectgroep zijn aangegeven en zijn vastgesteld. Controles en handhavingsacties kunnen op de verschillende locaties en momenten uitgevoerd worden. Door op verschillende locaties zichtbaar te zijn hopen we dat de acties meer effect hebben. Het gezien worden dient ervoor te zorgen dat de subjectieve pakkans omhoog gaat.

De hoofddoelstelling van het Verkeershandhavingsteam is, het middels handhavingsactiviteiten (verkeerscontroles) een bijdrage leveren aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers in de tot de eenheid behorende gemeenten. Gekeken wordt dan ook naar die locaties waar veelvuldig ongevallen met letsel dan wel dodelijke afloop plaatsvinden. De handhaving is in principe tijdelijk tot het moment dat de wegbeheerder in staat is de infrastructuur aan te passen.

Bij de prioritering tot handhaving zal worden gekeken naar de ongevalsindicatie waarbij een locatie met een hoger ongevalsindicatie voorrang in de handhaving zal krijgen. Ook wordt er gekeken naar locaties waar de kans op het ontstaan van een ernstig verkeersongeval reëel is. Tevens handhaaft de politie daar waar geen andere (infrastructurele) maatregelen kunnen worden getroffen door de wegbeheerder of tot die tijd die de wegbeheerder nodig heeft deze maatregelen uit te voeren.

Het Verkeershandhavingsteam zal, net als in voorgaande jaren 18720 uur, **bij volledige bezetting van het team**, inzetten op de handhaving van de genoemde prioriteiten. Dit zijn gemiddeld 360 inzeturen per week. Alle inzetten per week, zoals genoemd in onderstaand schema, zijn gemiddeld. Het is gebleken dat bijvoorbeeld er tijdens schoolvakanties of met slechte weersomstandigheden veel minder brom- en snorfietsers aan het verkeer deelnemen. De inzet van het team in 2019 zal afhankelijk zijn van het dan aanwezige verkeersbeeld maar gemiddeld als volgt worden verdeeld:

Controle	Uren per jaar	Controles per week	Controlesoort
Projectwegen	3120	10	Staandehouden / kenteken
Snelheid radar	2400	15	Kenteken
Snelheid lasergun	2000	4	Staandehouden
Constructie brom/snorfiets	1872	2	Staandehouden
Rood licht	2000	3	Staandehouden / kenteken
Alcohol	3328	46 per jaar	Staandehouden
Afleiding & Veelplegers	4000	Zie hoofdstuk 3.2.5	Administratief & Staandehouden

Kern Prestatie Indicatoren (KPI's)

Op basis van de verkeersongevallenanalyse wordt per prioriteit een aanpak uitgewerkt, waarbij meetbare doelstellingen met KPI's (Kern Prestatie Indicatoren) worden benoemd. De desbetreffende KPI's worden per prioriteit in hoofdstuk 3.2 en 4.4 afzonderlijk benoemd.

3.2 Prioriteiten

3.2.1 Projectwegen

De nadruk van de inzet door het Verkeershandhavingsteam zal voornamelijk liggen op de top 10 van de gehele Politie-eenheid Amsterdam, de Projectwegen, en zal daar waar mogelijk samen kunnen gaan met de inzet op de overige prioriteiten.

Controle	Uren per jaar	Controles per week	Controlesoort
Projectwegen	3120	10	Staandehouden / kenteken

Voor de inzet op de projectwegen zijn 3120 uur gereserveerd. Dagelijks zullen minimaal twee collega's worden ingezet op een projectweg. Dit zal op diverse wijzen worden uitgevoerd, voornamelijk middels (on)opvallende surveillance met de auto maar ook surveillance op de motor, bromfiets of fiets behoort tot de mogelijkheden. Per week zullen de projectwegen per weg één maal worden aangedaan met deze vorm van surveillance. Doel is om op de projectwegen 'zero tolerance' op te treden.

Naast deze dagelijkse inzet op een projectweg zal er ook dagelijks op een projectweg een andere prioriteit worden ingezet. Deze prioriteit zal dan gericht zijn op de problematiek van de projectweg. Zo zal er per projectweg dagelijks een algemene surveillance plaatsvinden, plus een op de heersende problematiek gerichte inzet zoals bijvoorbeeld een roodlichtcontrole of een controle gericht op afleiding/voorrang.

Kern Prestatie Indicatoren

Bij projectwegen worden per projectweg de volgende KPI's vastgesteld:

- Verlagen van het aantal verkeersletselongevallen met 5% t.o.v. 2018 (BVH-registraties);
- Totaal aantal controles c.q. inzeturen.

3.2.2 Snelheidsoverschrijding

De controles op snelheid worden onderverdeeld in radarcontroles, laserguncontroles en controles op de constructiesnelheid van brom- en snorfietsen. Daarbuiten zal incidenteel ook doormiddel van rijdende controles met behulp van zowel op- als onopvallende voertuigen worden gecontroleerd op snelheid. Ook zal worden gehandhaafd met de vaste opstelpunten op het gebied van snelheid en rood licht middels flitspalen. Zie voor de flitspalen hoofdstuk 4.

Voor de prioriteit snelheid zijn 6144 uur gereserveerd. Deze worden verdeeld zoals in onderstaand schema staat aangegeven:

Controle	Uren per jaar	Controles per week	Controlesoort
Snelheid radar	2400	15	Kenteken
Snelheid lasergun	2000	4	Staandehouden
Constructie brom/snorfiets	1872	2	Staandehouden

Radarcontroles

Deze snelheidscontroles zullen worden uitgevoerd door middel van voertuigen welke zijn voorzien van radarapparatuur. De radarcontroles zullen voornamelijk gericht zijn op de rijbaan en niet op het (brom)fietspad. Er zal bij deze controles op kenteken worden geverbaliseerd. De radarcontroles worden uitsluitend uitgevoerd op de aangewezen locaties waarbij de resultaten van de controles worden gemonitord om inzicht en sturingsinformatie te verkrijgen omtrent de overtredingspercentages. Op de radarlocaties zal zowel intensief dan wel op onderhoudsniveau worden gehandhaafd. Daar waar bij monitoring blijkt dat de intensiteit van

de controles dient te worden aangepast zal dit plaatsvinden. De radarcontroles zullen worden uitgevoerd op de volgende locaties:

Gemeente Aalsmeer

Locatie Radarcontroles	V85 Jan 2019	% Overtreding dec 2018
Aalsmeer, Aalsmeerderweg tussen Julianalaan en Machineweg (50 km/h)	55 km/h	7.0
Aalsmeer, Burgemeester Brouwerweg (N201) tussen Hornweg en Legmeerdijk (80 km/h)	102 km/h	8.6
Aalsmeer, Legmeerdijk tussen Jane Addamslaan en Machineweg (60 km/h)	66 km/h	9.8
Aalsmeer, Zwarteweg (50km/h)	55 km/h	-
Kudelstaart, Hoofdweg tussen Legmeerdijk en Ambachtskeerweg (50 km/h)	59 km/h	14.8

Gemeente Amstelveen

Locatie Radarcontroles	V85 Jan 2019	% Overtreding dec 2018
Amstelveen, Bovenkerkerweg	64 km/h	6.9
Amstelveen, Provincialeweg N201 tussen Zijdelweg en Legmeerdijk (80 km/h)	95 km/h	5.3
Amstelveen, Legmeerdijk tussen Marshallsingel en Janne Addamslaan (50 km/h)	62 km/h	23.1
Amstelveen, Sportlaan (53 km/h)	53 km/h	-

Gemeente Amsterdam

Locatie Stadsdeel Centrum Radarcontroles	V85 Jan 2019	% Overtreding dec 2018
Amsterdam, Prins Hendrikkade tussen de Kalkmarkt en de Oosterdokskade (50 km/h)	57 km/h	9.6

Locatie Stadsdeel Nieuw-West Radarcontroles	V85 Jan 2019	% Overtreding dec 2018
Amsterdam, Ookmeerweg (50 km/h)	55 km/h	7.8
Amsterdam, Pieter Calandlaan nabij Piet Wiedijkstraat (50 km/h)	54 km/h	7.4
Amsterdam, De Alpen (50 km/h)	55 km/h	4.8

Locatie Stadsdeel Noord Radarcontroles	V85 Jan 2019	% Overtreding dec 2018
Amsterdam, Nieuwe Leeuwarderweg tussen 't Schouw en A10 (80 km/h)	98 km/h	7.8
Amsterdam, IJdoornlaan tussen Th. Weversweg en de Beemsterstraat (50 km/h)	59 km/h	5.2

Locatie Stadsdeel Oost Radarcontroles	V85 Jan 2019	% Overtreding dec 2018
Amsterdam, Wibautstraat tussen de Eerste Oosterparkstraat en de Marcusstraat (50 km/h)	56 km/h	5.9
Amsterdam, Piet Heinkade (50 km/h)	57 km/h	6.4

Locatie Stadsdeel West Radarcontroles	V85 Jan 2019	% Overtreding dec 2018
Amsterdam, Haarlemmerweg tussen de Bos en Lommerweg en de Vredenhofweg (50 km/h)	56 km/h	5.6
Amsterdam, Transformatorweg (50 km/h)	68 km/h	14.8
Amsterdam, Willem de Zwijgerlaan (50 km/h)	52 km/h	7.4
Amsterdam, Jan Evertsenstraat tussen Jan Tooropstraat en Staalmeesterlaan (50 km/h)	54 km/h	11.2

Locatie Stadsdeel Zuid Radarcontroles	V85 Jan 2019	% Overtreding dec 2018
Amsterdam, Amstelveenseweg, nabij Van Nijenrodeweg (50 km/h)	52 km/h	1.4
Amsterdam, Buitenvelderselaan (50 km/h)	61 km/h	12.9
Amsterdam, Amsteldijk (50 km/h)	53 km/h	3.0
Amsterdam, Europaboulevard (50 km/h)	58 km/h	15.0

Locatie Stadsdeel Zuidoost Radarcontroles	V85 Jan 2019	% Overtreding dec 2018
Amsterdam, Gooiseweg (70 km/h)	85 km/h	6.7
Amsterdam, Muntbergweg (50 km/h)	62 km/h	12.8
Amsterdam, Karspeldreef (50 km/h)	62 km/h	16.8

Gemeente Diemen

Locatie Radarcontroles	V85 Jan 2019	% Overtreding dec 2018
Diemen, Diempolderweg tussen Vogelweg en Schepenweg (50 km/h)	61km/h	10.8

Gemeente Ouder-Amstel

Locatie Radarcontroles	V85 Jan 2019	% Overtreding dec 2018
Ouder-Amstel, Spaklerweg (50 km/h)	59 km/h	15.6
Ouder-Amstel, Van der Madeweg tussen de Joan Muyskensweg en Spaklerweg (50 km/h)	54 km/h	24.1

Gemeente Uithoorn

Locatie Radarcontroles	V85 Jan 2019	% Overtreding dec 2018
Uithoorn, Koningin Maximalaan (N196) tussen Zijdelweg en Thamerlaan (50 km/h)	60 km/h	21.1

Kern Prestatie Indicatoren

Bij radarcontroles worden per locatie de volgende KPI's vastgesteld:

- Verlagen van de V85 tot boetegrens OM;
- Verlagen van het overtredingspercentage;
- Totaal aantal controles c.q. inzeturen.

Lasergun

Behalve de handhaving op het gebied van de maximum snelheid met behulp van radarvoertuigen zal ook gebruik worden gemaakt van de lasergun. De flexibele inzetmogelijkheid van de lasergun maak het mogelijk op vele verschillende locaties te controleren en in te spelen op het dan geldende verkeersbeeld. Gebleken is dat het overschrijden van de maximumsnelheid een belangrijke rol speelt bij ongevallen waar brom- en snorfietsen bij betrokken zijn. Er zal dan ook regelmatig met de lasergun controle worden gehouden op overtredingen betreffende de maximum snelheid van brom- en snorfietsen. Het gaat hierbij vooral om de maximum snelheid van brom- en snorfietsen op (brom)fietspaden en de plaats op de weg van brom- en snorfietsen. Tijdens deze controles zullen de overtreders worden staande gehouden. Hierbij zal, daar waar mogelijk, zo veel mogelijk de WOK-maatregel worden toegepast. Het houdt in dat het voertuig niet aan de wettelijk eisen voldoet en herkeurd moet worden.

Per controle zullen minimaal 3 collega's worden ingezet. In totaal zullen er 222 controles c.q. 2000 uur worden besteedt aan lasercontroles.

De nadruk van de laserguncontroles zal liggen op de locaties waar zich de snelheidsproblematiek afspeelt en geen inzet van radarvoertuigen mogelijk of zinvol is. Denk hierbij aan (brom)fietspaden, locaties waarbij vooral de subjectieve veiligheid in het geding is en derhalve zichtbaarheid van politie-inzet gewenst is, drukke brom- en snorfietsroutes of de projectwegen. Naast de hierna genoemde locaties zullen de overige controles worden verdeeld door de eenheid. Het Verkeershandhavingsteam zal dan ook door de gehele eenheid inzet plegen op deze prioriteit waarbij de nadruk zal liggen op de locaties waar er aanrijdingen hebben plaatsgevonden of die locaties waar de kans aanwezig is dat ze zullen plaatsvinden. Deze controles zullen worden verdeeld over de zes gemeenten. In de gemeente Amsterdam zullen de controles worden verdeeld over de verschillende stadsdelen. Hierdoor is het ook mogelijk in te springen op vragen vanuit de wegbeheerders, burgers of wijkagenten. Denk hierbij ook aan bijvoorbeeld wegwerkzaamheden en dergelijke omstandigheden.

Aalsmeer (18 controles per jaar)

Locatie lasercontrole		Max snelheid	V85
Burgemeester Kasteleinweg (N196)	Tussen Aalsmeerderdijk en Van Cleeffkade	50	57
Burgemeester Brouwerweg (N201)	Tussen Hornweg en Legmeerdijk	80	102
Kudelstaartseweg	Tussen de Madame Curiestraat en de Herenweg	30	38
Zwarteweg	Tussen Hornweg en Mendelstraat	50	57
Aalsmeerderweg	Tussen Julianaweg en Machineweg	50	57
Hoofdweg	Tussen Ambachtskeerweg en Legmeerdijk	50	60
Legmeerdijk	Tussen Jane Addamslaan en Machineweg	60	67

Amstelveen (18 controles per jaar)

Locatie lasercontrole		Max snelheid	V85
Legmeerdijk	Tussen Marshallsingel en Janne Addamslaan	50	61
Bovenkerkerweg N521	Nabij de Burgemeester Wiegelweg	50	64
Provincialeweg N201	Burg. Brouwerweg tussen Zijdelwg en Legmeerdijk	80	96
Sportlaan	Tussen de Handweg en de Van der Hooplaan	50	54
Beneluxbaan		50/70	

Gemeente Amsterdam

Locatie Lasercontroles Stadsdeel Centrum (22 controles per jaar)		Max snelheid	V85
Prins Hendrikkade	Tussen de Kalkmarkt en de Oosterdoks-kade	50	57

Locatie Lasercontroles Stadsdeel Nieuw-West (22 contr. per jaar)		Max snelheid	V85
De Alpen		50	55
Ookmeerweg		50	56
Pieter Calandlaan	nabij Piet Wiedijkstraat	50	55
Lelylaan			

Locatie Lasercontroles Stadsdeel Noord (22 controles per jaar)		Max snelheid	V85
IJdoornlaan	tussen Th. Weversweg en de Beemsterstraat	50	59
Nieuwe Leeuwarderweg	tussen 't Schouw en A10	80	98

Locatie Lasercontroles Stadsdeel Oost (22 controles per jaar)		Max snelheid	V85
Piet Heinkade		50	59
Wibautstraat	tussen de 1e Oosterparkstraat en de Marcusstraat	50	56

Locatie Lasercontroles Stadsdeel West (22 controles per jaar)		Max snelheid	V85
Haarlemmerweg	tussen de Bos en Lommerweg en de Vredenhofweg	50	56
Transformatorweg		50	69
Jan Evertsenstraat	tussen Jan Tooropstraat en Staalmeesterlaan	50	59
Willem de Zwijgerlaan		50	52

Locatie Lasercontroles Stadsdeel Zuid (22 controles per jaar)		Max snelheid	V85
Buitenvelderselaan	tussen Beneluxbaan en Van Boshuizenstraat	50	62
Europaboulevard		50	60
Amsteldijk		50	53
Amstelveenseweg	nabij Van Nijenrodeweg	50	53

Locatie Lasercontroles Stadsdeel Zuidoost (15 controles per jaar)		Max snelheid	V85
Gooiseweg		70	86
Muntbergweg		50	59
Karspeldreef		50	62

Diemen (12 controles per jaar)

Locatie lasercontrole		Max snelheid	V85
Diempolderweg	Tussen Vogelweg en Schepenweg	50	57
Weesperstraat			

Ouder-Amstel (12 controles per jaar)

Locatie lasercontrole		Max snelheid	V85
Spaklerweg (s111)	Nabij Van der Madeweg	50	59
Van der Madeweg	Tussen de Joan Muyskensweg en Spaklerweg	50	55

Uithoorn (12 controles per jaar)

Locatie lasercontrole		Max snelheid	V85
Koningin Maximalaan (N196)	Tussen Zijdelweg en Thamerlaan	50	60

Kern Prestatie Indicatoren

Per gemeente c.q. stadsdeel worden de volgende KPI's vastgesteld:

- Totaal aantal controles c.q. inzeturen;
- Aantal WOK's.

Constructie brom- / snorfietsen

Behalve de handhaving op het gebied van de maximum snelheid met behulp van radar en laser zal ook gebruik worden gemaakt van de rollenbank ten einde de constructiesnelheid van brom- en snorfietsen te kunnen handhaven. De constructiecontroles zijn vooral gericht op de algemene staat, de voertuigconstructie en de rijbewijsplicht. Uit ervaring is gebleken dat in de eenheid Amsterdam vooral snorfietsen regelmatig deze constructiesnelheid overschrijden. Hierbij zal, daar waar mogelijk, zo veel mogelijk de WOK-maatregel worden toegepast. Het houdt in dat het voertuig niet aan de wettelijk eisen voldoet en herkeurd moet worden.

Per controle zullen minimaal 6 collega's worden ingezet. In totaal zullen er 104 controles c.q. 1872 uur worden besteedt aan constructiecontroles.

Het Verkeershandhavingsteam zal dan ook door de gehele eenheid inzet plegen op deze prioriteit waarbij de nadruk zal liggen Deze controles zullen worden verdeeld over de zes gemeenten. In de gemeente Amsterdam zullen de controles worden verdeeld over de verschillende stadsdelen. Hierdoor is het ook mogelijk in te springen op vragen vanuit de wegbeheerders, burgers of wijkagenten. Denk hierbij ook aan bijvoorbeeld wegwerkzaamheden en dergelijke omstandigheden.

De constructiecontroles zullen worden verdeeld over de zes gemeenten, in de gemeente Amsterdam zullen de controles worden verdeeld over de verschillende stadsdelen en worden uitgevoerd op de drukke brom- en snorfietsroutes en op de locaties waar er aanrijdingen hebben plaatsgevonden genoemd in hoofdstuk 2.4 of die locaties waar de kans aanwezig is dat ze zullen plaatsvinden met daarbij extra aandacht voor de volgende locaties:

Aalsmeer

Locatie constructiecontrole brom-snorfietsen (3 controles per jaar)
Gehele gemeente

Amstelveen

Locatie constructiecontrole brom-snorfietsen (6 controles per jaar)
Amstelveen, Amsterdamseweg, route richting het Keizer Karel college
Amstelveen, Bovenkerkerweg, route richting het Keizer Karel college
Amstelveen, Keizer Karelweg, route richting het Keizer Karel college

Gemeente Amsterdam

Locatie constructiecontrole brom-snorfietsen Stadsdeel Centrum (12 controles per jaar)
Centrumring S100
Rozengracht-Raadhuisstraat
Marnixstraat
Vijzelgracht
Oude Hoogstraat (ivm project snorfiets)
Weteringschans (ivm project snorfiets)

Locatie constructiecontrole brom-snorfietsen Stadsdeel Nieuw-West (12 controles per jaar)
Burgemeester de Vlugtlaan
Slotermeerlaan
Der Kinderenstraat
Johan Huizingalaan
Meer en Vaart
Tussenmeer
Pieter Calandlaan

Locatie constructiecontrole brom-snorfietsen Stadsdeel Noord (12 controles per jaar)
Buiksloterweg
Mosplein
IJdoornlaan
Asterweg
Meeuwenlaan
Kamperfoelieweg
Buikslotermeerplein
Van Der Pekstraat (ivm project snorfiets)
Waddenweg (ivm project snorfiets)

Locatie constructiecontrole brom-snorfietsen Stadsdeel Oost (12 controles per jaar)
Wibautstraat
Weesperzijde
Linnaeusstraat
Middenweg
Eerste Oosterparkstraat (ivm project snorfiets)
Zeeburgerdijk
Molukkenstraat
Zuiderzeeweg
Wijtenbachstraat
Insulindeweg
Berlage brug (ivm project snorfiets)

Locatie constructiecontrole brom-snorfietsen Stadsdeel West (12 controles per jaar)
Jan van Galenstraat
Haarlemmerweg
Admiraal de Ruijterweg
Kinkerstraat
Overtoom
Nassaukade
De Clercqstraat
Bos en Lommerweg
Jan Evertsenstraat (ivm project snorfiets)
Hugo de Grootplein (ivm project snorfiets)

Locatie constructiecontrole brom-snorfietsen Stadsdeel Zuid (12 controles per jaar)
Amstelveenseweg
Koninginneweg
Van Baerlestraat
Ceintuurbaan
Ferdinand Bolstraat
Van Woustraat
Stadhouderskade
Weteringlaan (ivm project snorfiets)
Hoofddorpplein (ivm project snorfiets)

Locatie constructiecontrole brom-snorfietsen Stadsdeel Zuidoost (12 controles per jaar)
Rondom Dolingadreef
Arenagebied
Ganzenhoef
Gaasperdam

Diemen

Locatie constructiecontrole brom-snorfietsen (6 controles per jaar)
Diemen, Centrum

Ouder-Amstel

Locatie constructiecontrole brom-snorfietsen (4 controles per jaar)
Spaklerweg
Holterbergweg
Rijksstraatweg

Uithoorn

Locatie constructiecontrole brom-snorfietsen (3 controles per jaar)
Gehele gemeente

Kern Prestatie Indicatoren

Per gemeente c.q. stadsdeel worden de volgende KPI's vastgesteld:

- Totaal aantal controles c.q. inzeturen;
- Totaal aantal WOK.

3.2.3 Roodlichtnegatie

De roodlichtcontroles zullen vooral zijn gericht op motorvoertuigen, de brom- en snorfietsen en de fietsers en worden op diverse manieren gehouden.

Het Verkeershandhavingsteam zal tijdens alle surveillances handhaven op het negeren van roodlicht. Daarnaast zullen er gerichte flexibele controles worden gehouden op diverse locaties. Er kan bij deze controles gebruik worden gemaakt van zogenaamde “spotters” die overtreders signaleren en doorgeven aan controleplaatsen. Tevens zal gebruik worden gemaakt van de rijdende herkenbare- en onopvallende voertuigen om te handhaven op het gebied van het negeren rood licht. Tijdens deze controles zullen de overtreders zo veel mogelijk worden staande gehouden.

Behalve de flexibele controles zal er binnen de eenheid ook worden gehandhaafd middels de vaste opstelpunten op het gebied van snelheid en roodlicht middels flitspalen. Zie hiervoor hoofdstuk 4.

Controle	Uren per jaar	Controles per jaar / week	Controlesoort
Rood licht	2000	166 / 3	Staandehouden / kenteken

Voor de prioriteit Roodlicht-negatie zijn 2000 uur gereserveerd. Per controle zullen gemiddeld 4 collega's worden ingezet, in totaal 166 controles. Het Verkeershandhavingsteam zal door de gehele eenheid inzet plegen op deze prioriteit waarbij de nadruk zal liggen op de locaties waar er aanrijdingen hebben plaatsgevonden of die locaties waar de kans aanwezig is dat ze zullen plaatsvinden. Op de projectwegen zal inzet worden gepleegd, vooral op de Stadhouderskade, de De Boelelaan en de Nassaukade. Naast deze en de hierna genoemde locaties zullen de overige controles worden verdeeld door de eenheid. Deze controles zullen worden verdeeld over de zes gemeenten. In de gemeente Amsterdam zullen de controles worden verdeeld over de verschillende stadsdelen.

Aalsmeer

Locatie roodlichtcontrole	Intensiteit
Gehele gemeente	1x per maand (12 controles, 144 inzeturen)

Amstelveen

Locatie roodlichtcontrole	Intensiteit
Beneluxbaan-Rembrandtweg	1x per twee maanden (6 controles, 72 inzeturen)
Gehele gemeente	1x per maand (12 controles, 144 inzeturen)

Tevens zal worden gecontroleerd op het niet verlenen van voorrang en kruisingsvlakken waarbij geen verkeersregelinstantie aanwezig is.

Gemeente Amsterdam

Locatie roodlichtcontrole Stadsdeel Centrum (17 controles, 204 inzeturen per jaar)
Marnixstraat
Prins Hendrikkade
Geheel stadsdeel

Locatie roodlichtcontrole Stadsdeel Nieuw-West (17 controles, 204 inzeturen per jaar)	
Ookmeerweg	
Plesmanlaan	
Geheel stadsdeel	

Locatie roodlichtcontrole Stadsdeel Noord (15 controles, 180 inzeturen per jaar)	
IJdoornlaan	
Geheel stadsdeel	

Locatie roodlichtcontrole Stadsdeel Oost (15 controles, 180 inzeturen per jaar)	
Middenweg	
Wibautstraat	
IJburglaan	
Geheel stadsdeel	

Locatie roodlichtcontrole brom-snorfietsen Stadsdeel West (15 controles, 180 inzeturen per jaar)	
Jan van Galenstraat	
Kinkerstraat	
Haarlemmerweg	
Geheel stadsdeel	

Locatie roodlichtcontrole Stadsdeel Zuid (17 controles, 204 inzeturen per jaar)	
Amstelveenseweg	
Stadhouderskade	
Geheel stadsdeel	

Locatie roodlichtcontrole Stadsdeel Zuidoost (15 controles, 180 inzeturen per jaar)	
Bijlmerdreef	
Hoogoorddreef	
Geheel stadsdeel	

Diemen

Locatie roodlichtcontrole	Intensiteit
Gehele gemeente	1x per twee maanden (6 controles, 72 inzeturen)

Ouder-Amstel

Locatie roodlichtcontrole	Intensiteit
Gehele gemeente	1x per twee maanden (6 controles, 72 inzeturen)

Uithoorn

Locatie	Intensiteit
Zijdelweg	1x per 2 maanden (6 controles, 72 inzeturen)
Gehele gemeente	1x per 2 maanden (6 controles, 72 inzeturen)

Kern Prestatie Indicatoren

Per lokatie kunnen de volgende KPI's worden vastgesteld:

- Totaal aantal controles c.q. inzeturen;
- Totaal aantal mini-processen-verbaal.

3.2.4 Alcohol

Door het Verkeershandhavingsteam zullen zelfstandig als ook in samenwerking met de Basiseenheden en de overige onderdelen van de Dienst Infrastructuur alcoholcontroles worden georganiseerd. Tijdens deze controles zal gebruik worden gemaakt van de 'alcoholbus' waardoor een onderzoek ter plaatse kan worden afgehandeld. Door het Verkeershandhavingsteam zullen de alcoholcontroles veelvuldig worden gehouden op locaties waar ook de brom- en snorfietsbestuurders samenkomen. Er zal van deze controles een preventieve werking kunnen uitgaan naar deze doelgroep.

Medio 2017 heeft de implementatie van de nieuwe Wet Drugstest in het Verkeer plaatsgevonden. Deze nieuwe wetgeving geeft de politie meer mogelijkheden / bevoegdheden om ook doeltreffend te kunnen optreden bij het gebruik van drugs in het verkeer en levert zo een bijdrage aan het verhogen van de verkeersveiligheid.

Stoppen is blazen

Naast de gebruikelijke alcoholcontroles is het voor het vergroten van de subjectieve pakkans van belang om bij iedere staande houding de bestuurder in principe tevens te laten blazen.

Voor de prioriteit Alcohol zijn 3328 uur gereserveerd. Deze worden verdeeld zoals in onderstaand schema staat aangegeven:

Controle	Uren per jaar	Controles per jaar	Controlesoort
Alcohol	3328	46	Staandehouden

Per controle zullen minimaal 9 collega's worden ingezet. In totaal zullen er 46 controles c.q. 3328 uur worden besteedt aan alcoholcontroles.

Het gedrag met betrekking tot alcoholgebruik speelt niet op enkele locaties maar door de gehele eenheid. De eenheid Amsterdam heeft een groot uitgaansgebied, voornamelijk gelegen binnen de cityring bestaande uit de Nassaukade, Stadhouderskade, Weesperstraat, Valkenburgerstraat en het IJ. Rondom deze ring zullen op de uitgaanswegen 10 alcoholcontroles worden geconcentreerd zodat getracht wordt te voorkomen dat deze bestuurders zich verder in de eenheid begeven en ongevallen kunnen veroorzaken. Daarnaast zal het Verkeershandhavingsteam ook door de gehele eenheid inzet plegen op deze prioriteit waarbij de nadruk zal liggen op de locaties waar er aanrijdingen hebben plaatsgevonden of die locaties waar de kans aanwezig is dat ze zullen plaatsvinden. Deze 36 controles zullen worden verdeeld over de zes gemeenten. In de gemeente Amsterdam zullen de controles worden verdeeld over de verschillende stadsdelen.

De alcoholcontroles zullen worden uitgevoerd op de volgende locaties c.q. nabij de volgende evenementen:

Aalsmeer

Locatie	Intensiteit
---------	-------------

Feestweek Aalsmeer	1 controle (72 inzeturen)
Gehele gemeente	2 controles (144 inzeturen)

Amstelveen

Locatie	Intensiteit
Gehele gemeente	3 controles (216 inzeturen)

Amsterdam

Locatie	Intensiteit
Cityring	10 controles (720 inzeturen)
Stadsdeel Centrum	3 controles (216 inzeturen)
Stadsdeel Nieuw-West	3 controles (216 inzeturen)
Stadsdeel Noord	3 controles (216 inzeturen)
Stadsdeel Oost	3 controles (216 inzeturen)
Stadsdeel West	3 controles (216 inzeturen)
Stadsdeel Zuid	3 controles (216 inzeturen)
Stadsdeel Zuidoost	3 controles (216 inzeturen)

Diemen

Locatie	Intensiteit
Diemerfestijn	1 controle (72 uur inzeturen)
Gehele gemeente	2 controles (144 inzeturen)

Ouder-Amstel

Locatie	Intensiteit
Oranjeweek in Ouderkerk	1 controle (72 uur inzeturen)
Uitvalswegen vanuit Arena-gebied	2 controles (144 inzeturen)

Uithoorn

Locatie	Intensiteit
Tropical Night Oude Dorp	1 controle (72 uur inzeturen)
Gehele gemeente	2 controles (144 inzeturen)

Kern Prestatie Indicatoren

Per gemeente c.q. stadsdeel worden de volgende KPI's vastgesteld:

- Aantal controles c.q. inzeturen per jaar;

3.2.5 Afleiding in het verkeer & aanpak van verkeersveelplegers

Afleiding is een thema dat bij meerdere weggebruikers een rol speelt. Het gaat zowel om autobestuurders ((handheld) bellen, navigatie en andere vormen van afleiding) als ook (brom/snor-)fietsers (bellen, muziek luisteren). In het dagelijks verkeer op alle wegsoorten is dit voor iedereen zichtbaar. Ook is een groep weggebruikers die verkeersregels herhaaldelijk

en op grove wijze overtreedt. Onderzoek van de SWOV heeft bevestigd dat bij een toenemend aantal bekeuringen bij deze weggebruikers de ongevalsbetrokkenheid toeneemt. Om de verkeersveiligheid te vergroten is het van belang om extra aandacht te besteden aan deze doelgroep. Vanaf 01 juli 2019 is het vasthouden van een mobiel elektronisch apparaat voor communicatie- en informatieverwerking ook verboden voor fietsers.

Bij iedere staande houding controle van rijbewijs

Er zijn de afgelopen periode meerdere maatregelen genomen waarbij ook het rijbewijs (tijdelijk) kan worden ingevorderd. Voor een goede werking van dergelijke maatregelen is het van belang dat de (subjectieve en objectieve) pakkans groot is.

ANPR

Eén van de onopvallende voertuigen van het Verkeershandhavingsteam is voorzien van een ANPR. (Automatic NumberPlate Recognition) Middels deze ANPR scant een camera kentekens van voorbijrijdende voertuigen. De gelezen kentekens worden vergeleken met een referentiebestand in een computersysteem waardoor ook de bekende verkeersveelplegers kunnen worden gecontroleerd. Het ANPR voertuig zal zo veel mogelijk worden ingezet tijdens de controles op de prioriteiten afleiding en verkeersveelplegers maar ook bij de controles op de overige prioriteiten.

Artikel 130 Wegenverkeerswet 1994

De doelstelling m.b.t. het werkproces 'Artikel 130' is een bijdrage te leveren tot het vergroten van de verkeersveiligheid, door er zorg voor te dragen dat van de door de politie gecontroleerde bestuurders binnen de eenheid Amsterdam waaraan aan de hand van vooraf bepaalde criteria moet worden getwijfeld aan de rijgeschiktheid of rijvaardigheid, een mededeling richting het CBR wordt opgemaakt. Binnen het Verkeershandhavingsteam houdt 1,5 fte zich bezig met dit werkproces. Gezien de doorgroep van dit werkproces zal 2000 uur van dit werkproces worden geschaard onder de prioriteit Afleiding en Verkeersveelplegers.

Voor de prioriteiten Afleiding & Verkeersveelplegers zijn 4000 uur gereserveerd. Deze worden gemiddeld verdeeld zoals in onderstaand schema staat aangegeven:

Controle	Uren per jaar	Controles per jaar / week	Controlesoort
Werkproces 'Artikel 130 WvW'	2000	Dagelijks	Opmaken mededelingen aan CBR
Afleiding en Verkeersveelplegers	2000	333 / 6,4	Staandhouden

Per controle zullen 2 collega's worden ingezet. In totaal zullen er 333 controles c.q. 2000 uur worden besteedt aan afleiding en verkeersveelplegers.

Bij de controles zal gebruik worden gemaakt van de herkenbare en onopvallende voertuigen om te handhaven op het gebied van afleiding. Overigens is de opdracht om ook tijdens overige controles en toezichthoudende taken repressief op te treden tegen afleiding.

Het gedrag met betrekking tot afleiding en verkeersveelplegers speelt niet op enkele locaties maar door de gehele eenheid. Het Verkeershandhavingsteam zal dan ook door de gehele eenheid inzet plegen op deze prioriteiten waarbij de nadruk zal liggen op de locaties waar er aanrijdingen hebben plaatsgevonden genoemd in hoofdstuk 2.4 of die locaties waar de kans aanwezig is dat ze zullen plaatsvinden. Deze controles zullen worden verdeeld over de zes gemeenten. In de gemeente Amsterdam zullen de controles worden verdeeld over de verschillende stadsdelen.

Aalsmeer

Locatie	Intensiteit
Gehele gemeente	2 controles per maand

Amstelveen

Locatie	Intensiteit
Gehele gemeente	2 controles per maand

Amsterdam

Locatie	Intensiteit
Gehele gemeente	30 controles per jaar per stadsdeel

Diemen

Locatie	Intensiteit
Gehele gemeente	2 controles per maand

Ouder-Amstel

Locatie	Intensiteit
Gehele gemeente	2 controles per maand

Uithoorn

Locatie	Intensiteit
Gehele gemeente	2 controles per maand

Kern Prestatie Indicatoren

Per gemeente c.q. stadsdeel worden de volgende KPI's vastgesteld:

- Aantal controles c.q. inzeturen per jaar;

3.3 Landelijke Campagnekalender

Het verkeershandhavingsteam zal extra inzet plegen op het thema welke op dat moment aandacht heeft conform de Landelijke Campagnekalender en/of de Europese controleweken (Tispol). Gedurende deze periode zullen de betreffende controles door de afdeling Communicatie worden gecommuniceerd.

Campagnekalender Verkeersveiligheid 2019

Thema	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
1. BOB												
2. MONO												
3. Snelheid												
4. Fietsverlichting												



Beschikbaarheid van radio- en tv-zendtijd en/of mottoborden van de Rijksoverheid tijdens campagneperiode.



Gerichte handhaving, nader en lokaal in te vullen door Politie, afgestemd op de TISPOL-kalender en regionale driehoek.

3.4 Artikel 130 Wegenverkeerswet 1994

Om aan het verkeer deel te nemen moeten bestuurders medisch geschikt én rijvaardig zijn. Desondanks is het mogelijk dat er later getwijfeld moet worden aan de rijgeschiktheid of rijvaardigheid van sommige bestuurders. Op dat moment is de verkeersveiligheid in het geding en kan de zogenaamde vorderingsprocedure worden gestart door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen. (CBR) Dit kan leiden tot ongeldigverklaring van het rijbewijs, maar kan ook leiden tot het nemen van een maatregel zoals het volgen van een verplichte cursus zoals een Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (LEMA), een Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA) of een Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG). Van het opleggen van een maatregel gaat een preventieve werking uit. Door het op deze wijze corrigeren van het gedrag van weggebruikers is het aannemelijk dat het risico op ernstige aanrijdingen af neemt.

Deze procedure ligt binnen de eenheid Amsterdam bij twee medewerkers (1,5 fte) van het Team Verkeershandhaving en Advisering die door de korpschef zijn aangewezen. Deze medewerkers informeren het CBR dan door middel van een zogenaamde 'mededeling' op grond van artikel 130 van de Wegenverkeerswet. Het CBR onderneemt dan verder actie. Het personeel van het genoemde team beoordeelt aan de hand van de criteria of een betrokkene voldoet aan de voorwaarden zoals die zijn gesteld in de uitvoeringsvoorschriften van de Wegenverkeerswet en met name in de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid. De wijze van werken binnen de eenheid Amsterdam wordt door de partner CBR gezien als 'best practice' in Nederland.

Gezien de doorgroep van dit werkproces zullen 2000 inzeturen van dit werkproces worden geschaard onder de prioriteit Afleiding en Verkeersveelplegers.

Kern Prestatie Indicatoren

- Foutpercentage van de mededelingen minder dan 5 procent;
- Aantal mededelingen totaal;
- Aantal alcohol gerelateerde mededelingen;
- Aantal drugs gerelateerde mededelingen;
- Aantal mededelingen i.v.m. onderzoek naar de rijvaardigheid/geschiktheid;
- Aantal mededelingen i.v.m. EMG's gedragingen binnen 1 rit;
- Aantal mededelingen i.v.m. EMG's mbt snelheid binnen de bebouwde kom.

4 Flitspalen

4.1 Algemeen

Binnen de eenheid zal worden gehandhaafd middels de vaste opstelpunten op het gebied van snelheid en rood licht. Het betreft hier combiconroles welke met flitspalen worden uitgevoerd. De inzet van flitspalen maakt deel uit van de totale aanpak van de verkeershandhaving door het verkeershandhavingsteam.

Bij de selectie van de handhavingslocaties worden de flitspaallocaties meegenomen in de overwegingen. Uit de analyses en de evaluatie van de inzet van handhaving kan tevens blijken dat er een aanvraag conform het Beleidskader Flitspalen voor een flitspaal wordt ingediend omdat het aantal ongevallen hoog blijft. Hiernaast heeft het verkeershandhavingsteam een adviserende rol bij de 3 jaarlijkse evaluatie van flitspaallocaties, bij reconstructies rondom flitspaallocaties en bij flitspaallocaties die geen of bijna geen overtredingen constateren.

4.2 Periodieke schouw

Om te voorkomen dat na geruime tijd blijkt dat de bebording die van belang is voor snelheidshandhaving niet meer correct is geplaatst of de flitspaal is beschadigd is het van belang om periodiek conform een vastgestelde procedure de plaatsing en leesbaarheid van de borden en de plaatsing van de flitspaal te schouwen. Deze schouw wordt in de eenheid Amsterdam maandelijks uitgevoerd door de medewerkers van de afdeling Advisering van het Team Verkeershandhaving en Advisering van de Dienst Infrastructuur.

4.3 Flitspalen eenheid Amsterdam

Binnen de eenheid Amsterdam zijn op de volgende locaties flitspalen geplaatst:

Paalnr.	Locatie	Nadere aanduiding	Handhavingsbereik
3210	Basisweg	thv. Radarweg ri A10	2x rechtdoor
3211	Wibautstraat	thv. President Steynstraat Prins Bernhardplein ri Weesperplein	2x rechtdoor
3212	Stadhouderskade	thv. Westeinde - Van Woustraat Amsteldijk ri Weteringlaan	2x rechtdoor
3311	IJburglaan	thv. Zuiderzeeweg, ri Piet Heintunnel	1x linksaf & 2x rechtdoor
3312	Piet Heintunnel	thv. Zuiderzeeweg, ri A10	1x linksaf & 2x rechtdoor
3434	Nieuwe Leeuwarderweg	thv. toe- en afrit A10 links (buitenring) IJ-tunnel ri Het Schouw	2x rechtdoor
3435	Afrit S106 (A10)	thv. Cornelis Lelylaan A10 ri Cornelis Lelylaan	2x linksaf & 1x rechtsaf
3438	Amsteldijk	thv. Vrijheidslaan - Berlagebrug Pres. Kennedylaan ri Vrijheidslaan	2x rechtdoor & 1x rechtsaf

3439	Gooiseweg S112	thv. toe- en afrit A10 rechts (binnenring) Prins Bernhardplein ri Bijlmer	2x rechtdoor
------	----------------	--	--------------

De vier flitspalen welke stonden geplaatst op de Haarlemmerweg zijn in verband met de reconstructie van deze weg verwijderd.

Door politie en de provincie is onderzoek gedaan naar de kruising N231 met de N201 op de grens van de gemeentes Aalsmeer en Amstelveen. Naar aanleiding van dit onderzoek wordt er begin 2019 bij het OM een aanvraag gedaan voor het plaatsen van flitspalen op deze kruising.

Medio 2018 is gestart met de aanleg van een snelheidstrajectcontrolesysteem op de N201 binnen de gemeente Amstelveen. Verwacht wordt dat dit controlesysteem medio 2019 in werking is.

4.4 Doelstelling en KPI's

Doelstelling

De doelstelling van de flitspalen is het verlagen van de V85 en het verminderen van het aantal rood licht negaties.

Kern Prestatie Indicatoren

Met betrekking tot de flitspalen worden de volgende KPI's afgesproken:

- Alle flitspaallocaties zullen 3-jarlijks worden geëvalueerd;
- Alle flitspaallocaties zullen maandelijks worden geschouwd;
- Daar waar nodig zal advies worden gegeven over locaties die geen of bijna geen overtredingen constateren, dan wel locaties die juist in aanmerking kunnen komen voor plaatsing.

5 Communicatie

5.1 Communicatie

De communicatie is een belangrijk onderdeel van de handhavingsstrategie. Zonder communicatie naar de weggebruikers is geen effectieve handhaving mogelijk. Er wordt binnen de communicatie gebruik gemaakt van de campagnekalender. De in- en externe communicatie wordt, in overleg met het Verkeershandhavingsteam, uitgevoerd door de afdeling communicatie van de politie-eenheid Amsterdam. Hierbij wordt samengewerkt met de afdelingen communicatie van de politie, de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en het Verkeershandhavingsteam.

Vervoerregio

Eén van de speerpunten van de Vervoerregio is het uitvoeren van verkeersveiligheids-campagnes. Deze campagnes hebben tot doel om verkeersdeelnemers voor te lichten over verkeers(on)veilig gedrag. Er is wetenschappelijk aangetoond dat de effectiviteit van voorlichting aanzienlijk toeneemt, wanneer het deel uitmaakt van een geïntegreerde campagne met daarin ook handhaving, beloningen, of andere veranderingsmethoden. Daarom zet de Vervoerregio bij verkeersveiligheidscampagnes in op een mix van maatregelen. Hierbij gaat de inzet van middelen (zoals posters, spandoeken) gepaard met handhaving (zoals alcoholcontrole), communicatie (zoals persbericht, krantenartikel) en lokale inzetten (zoals ludieke acties, campagneteam, optreden wethouder etc.). De Vervoerregio is het orgaan welke de zogenaamde gadgets inkoopt en verdeelt en de voorlichtingsposters in de gehele stad verspreidt.

Voor het uitrollen van campagnes, wordt aangesloten bij de landelijke campagnekalender die het Ministerie van Infrastructuur en Milieu jaarlijks ontwikkelt in samenspraak met decentrale overheden. Hiervoor is een toolkit van landelijk ontwikkelde voorlichtingsmaterialen beschikbaar.

Voor 2019 zijn de landelijke campagnes gericht op:

- alcohol in het verkeer (Bob winter en Bob zomer);
- snelheid in het verkeer (30/50 km wegen binnen de bebouwde kom);
- gebruik van smartphones (MONO);
- zichtbaarheid op de fiets (licht en reflectie).

De uitdaging voor de komende jaren is om de effectiviteit van campagnes te verhogen, door o.a. een betere aansluiting op doelgroepen (bieden van maatwerk). Sociale media zoals Facebook en Twitter bieden hiervoor nieuwe mogelijkheden door een groot bereik, grote waardering en de mogelijkheid tot interactiviteit (SWOV, 2013). Via deze preventieve acties zal aandacht worden besteed aan de verbetering van de verkeersveiligheid.

6 Rapportage

6.1 Monitoring

Dagelijks

Dag dagelijks wordt door de operationeel projectleider van het Verkeershandhavingsteam de inzet bepaald. Hierin wordt de dan geldende personeelsbezetting, het verkeersbeeld, de weersomstandigheden, eventuele evenementen en dergelijke meegenomen.

Wekelijks

Wekelijks vindt er een overleg plaats binnen de teamleiding over huidige en komende zaken en wordt er gekeken naar de inzet van de komende week.

Maandelijks

Maandelijks wordt de stand van zaken m.b.t. de gepleegde inzet en de resultaten van de KPI's vastgelegd en besproken binnen de teamleiding.

Kwartaal

De politie rapporteert iedere vier maanden aan de Projectgroep Regionaal Verkeershandhavingsplan de resultaten aan de hand van de KPI's uit het handhavingsplan.

Jaarlijks

De operationeel projectleider van het Verkeershandhavingsteam maakt, in samenwerking met de leden van de projectgroep, jaarlijks een Regionaal Handhavingsplan Verkeer op.

6.2 Evaluatie

Een keer per jaar zal er een evaluatie plaatsvinden van het handhavingsplan. Onderwerpen van deze evaluatie zijn in ieder geval de ontwikkeling en uitvoering van het handhavingsplan en de behaalde resultaten in de zin van de geleverde prestaties, gedragseffecten en de ontwikkeling van de verkeersveiligheid.

7 Bijlagen

Als bijlage is bij dit Handhavingsplan gevoegd:

- Verkeersonveiligheidsanalyse Regionaal Verkeershandhavingsplan 2019.