



# **HANDHAVINGSPLAN 2014**

**POLITIE EENHEID MIDDEN NEDERLAND**

**DIENST REGIONALE OPERATIONELE SAMENWERKING**

AFDELING INFRASTRUCTUUR

TEAM VERKEER

VERKEERSHANDHAVINGSTEAM



## INLEIDING

Namens de Politiechef van de Eenheid Midden Nederland mw. M.H.C. Barendse doe ik u hierbij toekomen het handhavingsplan 2014 van het Verkeershandhavingsteam Midden Nederland.

De navolgende documenten zijn als richtlijn gebruikt voor het opstellen van het handhavingsplan 2014:

- Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020 Ministerie van V&W
- De Strategische Nota Politieverkeerstaak 2010 – 2012
- Regionaal handhavingsplan Openbaar Ministerie Utrecht
- Speerpuntenconvenant 2010 – 2014 Landelijk Parket Team Verkeer

Dit handhavingsplan wordt afgestemd met het Openbaar Ministerie Midden Nederland en de portefeuillehouder Infrastructuur van de Politie Eenheid Midden Nederland.

Periodiek worden de resultaten van het plan besproken in de Stuurgroep Integrale Verkeersveiligheid Midden Nederland. Hierin is vertegenwoordigd:

- Het Openbaar Ministerie Midden Nederland
- Het Landelijk Parket Team Verkeer
- Het Bestuur (vertegenwoordigd door de Burgemeester van de gemeente Eemnes, de Burgemeester van de gemeente Laren, de wethouder van de gemeente Zeewolde).
- De portefeuillehouder Infrastructuur van de Politie Eenheid Midden Nederland
- De Afdeling Infrastructuur Midden Nederland (hoofd en ambtelijke ondersteuning)
- De Provincie Utrecht, Flevoland en Noord-Holland (laatstgenoemde is agenda-lid)
- Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid

In dit handhavingsplan worden de activiteiten van de hieronder beschreven onderwerpen verwoord:

- Analyse verkeersveiligheid en handhaving
- Werkwijze per speerpunt
- Monitoring
- Evaluatie
- Samenwerking met partners
- Communicatie

De concrete invulling van deze onderdelen is de verantwoordelijkheid van de teamchef Verkeershandhavingsteam Midden Nederland.



## **ANALYSE VERKEERSVEILIGHEID EN HANDHAVING**

Jaarlijks wordt door de analist van de Provincie Utrecht en de analist van de afdeling Infrastructuur van de politie eenheid Midden Nederland, een gestructureerde analyse gemaakt van de verkeersongevallen gerelateerd aan de Helmgrasfeiten van het gehele bewakingsgebied van de politie eenheid Midden Nederland.

Deze analyse wordt gemaakt op basis van objectieve en subjectieve meetgegevens:

- Objectieve meetgegevens
  - ViaStat (database m.b.t. ongevallen)
  - Gegevens uit de lusgegevens (snelheid)
  - Verzamelde gegevens van de roodlichtnegatie uit verkeersregelinstallaties
  - Speed profiles (snelheidsgegevens uit navigatieapparaten)
- Subjectieve gegevens
  - Informatie van de weginspecteurs
  - Klachten via wegbeheerders en Politie van
    - Burgers
    - Wegbeheerders
    - Wijkagenten
    - Afdeling Infrastructuur

Na de eerste analyse worden deze gegevens besproken in de werkgroep trajectwegen. Op- en aanmerkingen vanuit de werkgroep worden verwerkt in de slotanalyse.

De analist van het Verkeershandhavingsteam maakt een voorstel tot vaststelling van de trajectwegen voor het komende jaar. Dit voorstel wordt aangeboden en gepresenteerd in de Stuurgroep Integrale Verkeersveiligheid Midden Nederland.

Uit ervaring blijkt dat intensieve controle op trajectwegen jaarlijks leidt tot verschuiving van te controleren trajectwegen of gedeelten van trajectwegen. Vooral trajectwegen met veel lokaal verkeer zijn beïnvloedbaar door intensieve controle in samenhang met communicatie.

### **Structurele handhaving**

In beginsel werkt het Verkeershandhavingsteam Midden Nederland uitsluitend op de voor dat jaar aangewezen trajectwegen. Tevens ondersteuning van controles aan de districten met betrekking tot de helm- en gordelcontrole en alcoholcontroles met ondersteuning van het district en/of zelfstandig in het district.



### **Incidentele handhaving**

Naast de structurele handhaving worden in 2014 de volgende specifieke controles gehouden:

- Twee controles "vroege vogels", gericht op alle speerpunten (1 x voorjaar en 1 x najaar)
- Twee controles "late gasten", gericht op alle speerpunten (1 x voorjaar en 1 x najaar)
- Op trajectwegen: radarcontrole met opvang (om de overtreder direct te confronteren met het vertoonde weggedrag)
- Toezicht bij wegwerkzaamheden
- Niet handsfree bellen
- 'Maatwerk' handhaving bij onveilige verkeerssituaties
- Handhavingsacties die voortkomen uit integrale samenwerkingsverbanden

Onder structurele/intensieve handhaving wordt verstaan dat op de genoemde trajectwegen drie maal per week zal worden gehandhaafd op snelheid.

Bij incidentele handhaving (onderhoud) wordt politiebreed gecontroleerd tijdens algehele surveillance op de genoemde trajectwegen, één maal per week.



## WERKWIJZE VAN DE SPEERPUNTEN

Hieronder wordt beschreven hoe het Verkeershandhavingsteam Midden Nederland invulling geeft aan de structurele handhaving op de speerpunten. De Taakstelling is gelijk gehouden aan die uit de drie-speerpuntconvenanten van de voormalige politieregio's. De Taakstelling per voormalige regio blijft gelijk echter de monitoring van de behaalde resultaten zal eenheidsbreed worden uitgevoerd.

### **Snelheid**

#### *Radarvoertuigen*

Controles worden uitsluitend uitgevoerd op aangewezen locaties van de trajectwegen en in overleg met het Landelijk Parket Team Verkeer (WISH).

- Taakstelling speerpuntenconvenant LPTV
  - Inzet: 14.560 uren

#### *Lasergun*

Controles worden uitsluitend uitgevoerd op aangewezen locaties van de trajectwegen en in overleg met het Landelijk Parket Team Verkeer (WISH).

- Taakstelling speerpuntenconvenant LPTV
  - Inzet: 6.916 uren
  - Invordering: 50 rijbewijzen, deze doelstelling is alleen voor het voormalige bewakingsgebied Utrecht benoemd. Voor het bewakingsgebied Flevoland en Gooi en Vechtstreek zijn hierover geen afspraken gemaakt. Buiten het convenant wordt er gestreefd naar een eenheids brede doelstelling van 100 in te vorderen rijbewijzen. Dit is echter een interne doelstelling.

Doelstelling: uren t.b.v. inzet op de trajectwegen (zie bijlage) m.b.t. het terugdringen van het aantal ongevallen en het reduceren van het aantal snelheidsovertredingen.

### **Videovoertuig**

Surveillance op alle provinciale wegen in het eenheidsgebied, met nadruk op de trajectwegen. Met dit voertuig wordt voornamelijk gelet op de "verkeershufter".

Het voertuig wordt altijd bemand door twee teamleden die ARA-opgeleid zijn. Hiermee worden de aandachtspunten met betrekking tot invordering van rijbewijzen en mededelingen ex art. 130 WVV '94 uitgevoerd.

- Taakstelling speerpuntenconvenant LPTV
  - Inzet: 3.536 uren
  - Invordering: 75 rijbewijzen, deze doelstelling is alleen voor het voormalige bewakingsgebied Utrecht benoemd. Voor het bewakingsgebied Flevoland en Gooi en Vechtstreek zijn hierover geen afspraken gemaakt. Buiten het convenant wordt er gestreefd naar een eenheids brede doelstelling van 125 in te vorderen rijbewijzen. Dit is echter een interne doelstelling.



- Toezicht handhaving rondom begin en einde TT-Assen (laatste weekeinde juni) i.s.m. het E.L.P.D. en andere Eenheden/Clusters van de Nationale Politie.



### **Vaste opstelpunten**

Alle in het eenheidsgebied gesitueerde vaste opstelpunten zijn eigendom van het Landelijk Parket Team Verkeer. Deze zijn in overleg met het Openbaar Ministerie Midden Nederland, het Landelijk Parket Team Verkeer en de Afdeling Infrastructuur op de meest verkeersgevaarlijke locaties geplaatst. Inmiddels hebben we 49 digitale vaste opstelpunten. Binnen de eenheid Midden Nederland zijn alle analoge palen vervangen voor digitale palen.

### **Constructiesnelheid**

Bij de Eenheid Midden Nederland is een Team Technische Verkeershandhaving ingericht welke regionaal tot taak heeft het houden van controles m.b.t. constructiesnelheid.

Op basis hiervan is met het Landelijk Parket Team Verkeer afgesproken dat in het speerpuntenconvenant geen afspraken gemaakt zijn m.b.t. uren en productie over dit onderwerp. Situatie 2014: De reorganisatie bij de politie is momenteel actueel en in uitvoering. Het gevolg hiervan is o.a. dat dit team, belast met de uitvoer van dit onderwerp, niet voltallig is en derhalve ondersteuning vanuit het Verkeers Handhaving Team noodzakelijk is. In het voormalige bewakingsgebied Gooi en Vechtstreek worden zelfstandige controles uitgevoerd welke in overeenstemming zijn met het convenant. Op basis van deze convenantafspraken (uren) wordt deze ondersteuning geboden.

### **Wegwerkzaamheden (eigen speerpunt)**

In overleg met het OM Midden Nederland worden op verzoek van de wegbeheerder/uitvoerder bij probleemlocaties specifieke snelheidscontroles gehouden bij wegwerkzaamheden.

### **Roodlicht**

#### *Mobiel*

Op basis van de analyse van de wegbeheerder worden roodlichtcontroles gehouden bij die verkeersregelinstallaties waar de roodlichtnegatie het hoogst is, in relatie tot de verkeersveiligheid.

- Taakstelling speerpuntenconvenant LPTV
  - Inzet: 3.796 uren



## Alcohol

Door het Verkeershandhavingsteam worden in overleg met het Landelijk Parket Team Verkeer jaarlijks minimaal 100 alcoholcontroles georganiseerd. Een aantal wordt uitgevoerd samen met een district. De overigen worden uitgevoerd in eigen beheer, waarvan een aantal zelfstandig bij evenementen in Robuuste Basisteams. Een deel van de zelfstandige controles worden uitgevoerd op trajectwegen, waarbij uit analyse is gebleken dat alcohol de hoofdoorzaak was van ongevallen. Bij de zelfstandige controle wordt gebruik gemaakt van de alcoholbus met daarbij een bedienaar voor de ademanalyse en motorrijder(s). Bij de zelfstandige controle bestaat de minimum inzet uit tien (10) medewerkers van het Verkeershandhavingsteam. Bij specifieke lokale of internationale evenementen (oa. WK voetbal) wordt voornamelijk gecontroleerd op rijden onder invloed. Tevens wordt jaarlijks gecontroleerd op alcohol in de nacht van oud- op Nieuwjaar.

- Taakstelling speerpuntenconvenant LPTV
  - Inzet: 12.220 uren
  - Invordering: 70 rijbewijzen, deze doelstelling is alleen voor het voormalige bewakingsgebied Utrecht benoemd. Voor het bewakingsgebied Flevoland en Gooi en Vechtstreek zijn hierover geen afspraken gemaakt. Buiten het convenant wordt er gestreefd naar een eenheids brede doelstelling van 150 in te vorderen rijbewijzen. Dit is echter een interne doelstelling.

## Gordel

Deze controles worden ondersteund aan het Robuuste Basisteam.

Uit de Effectmeting Regioplannen blijkt dat het percentage gordel dragers op Provinciale wegen erg hoog is. Buiten de geplande controles op het dragen van de gordel zal er tevens sprake zijn van aantallen die worden verkregen in de algemene verkeerscontroles (als bijvangst). Tevens zullen een aantal gordelcontroles worden gehouden specifiek gericht op gordelgebruik bij kinderen en ouders. (bij haal en breng verkeer)

- Taakstelling speerpuntenconvenant LPTV
  - Inzet: 4.992 uren

## Helm

Deze controles worden ondersteund aan het Robuuste Basisteam.

Uit de Effectmeting Regioplannen 2010 blijkt dat het percentage helmdragers op Provinciale wegen erg hoog is. Buiten de geplande controles op het dragen van de helm zal er tevens sprake zijn van aantallen die worden verkregen in de algemene verkeerscontroles (als bijvangst).

De controles op het dragen van de helm zijn seizoensgebonden. Deze worden gehouden tussen 1 april en 31 oktober. Tevens zullen een aantal specifieke controles worden gehouden zoals eerder genoemde controles bij het voortgezet onderwijs, specifiek gericht op het dragen van de helm bij opzittenden van bromfietsen.

- Taakstelling speerpuntenconvenant LPTV
  - Inzet: 3.432 uren





### **Handheld bellen**

Met de door het Landelijk Parket Team Verkeer beschikbaar gestelde onopvallende motorfiets worden controles gehouden op dit onderwerp. Tevens wordt aan dit onderwerp extra aandacht besteed tijdens videosurveillance. Overigens is de algemene opdracht om tijdens alle controles repressief op te treden tegen niet handsfree bellen. Ook wordt extra inzet op dit onderwerp gepleegd tijdens de jaarlijkse landelijke campagne "Aandacht op de weg/gebruik Smartphone" uit de campagnecalender. De activiteiten uit deze actie staan gepland van medio september 2014 tot medio december 2014..

- Taakstelling speerpuntenconvenant LPTV
  - Inzet: 4.593 uren

### **Fietsverlichting**

Controle van fietsverlichting zal in de Eenheid Midden Nederland door het VHT op beperkte schaal worden uitgevoerd. Dit vanwege het feit dat de voormalige politie regio's hierover geen eenduidig standpunt hadden betreffende handhaving op dit gebied. De ene voormalige regio controleerde hier wel op, de andere regio weer niet. Op dit speerpunt is door het LPTV geen taakstelling benoemd. Dit thema wordt lokaal en in beperkte mate gehandhaafd.

### **Landbouwverkeer**

Ook op dit thema was, net zoals hierboven verwoord onder fietsverlichting, geen eenduidigheid in de voormalige regio's en derhalve ook geen taakstelling verwoord. Dit is echter wel een thema dat lokaal en in beperkte mate wordt gehandhaafd.

### **Aanpassing inzeturen convenant**

Met het LPTV is voor het jaar 2012 afgesproken om 80% van de inzeturen uit het convenant als doelstelling voor het VHT Utrecht aan te houden. Omdat het convenant van 2014 ongewijzigd blijft ten opzichte van 2012 en 2013 (mondelijke toelichting) continueren wij de doelstelling van 80% op de LPTV norm. Deze aanpassing kwam voort uit de discussie dat de doelstelling niet SMART was en de te behalen inzeturen onrealistisch. Ervaring leert ons dat 80% van de inzeturen nog steeds een uitdagende doelstelling is. Mede door het feit dat radarsets niet meer door het LPTV worden vervangen is de verwachting dat dit ook het komende jaar een negatieve invloed zal hebben op het aantal inzeturen op het speerpunt radar. Voor het VHT Utrecht zal dit de motivatie naar het LPTV zijn om ook voor 2014 de doelstelling bij te stellen naar 80% van de inzeturen. De inzeturen zijn naar de actuele telling aangepast in dit handhavingsplan.

Voor 2014 is afgesproken, zolang de urenafsprake blijft, dat uitgegaan zal worden van het totaal aantal uren van het VHT Midden Nederland.



### **Team Subjectieve Verkeersonveiligheid (TSV)**

De Politie Eenheid Midden Nederland heeft een actief TSV. De meeste gemeenten zijn op de hoogte van de mogelijkheden van het team. Inmiddels hebben de andere wegbeheerders ook die kennis en weten zij het team te vinden. De projectleider en uitvoerend teamlid zijn actief in het binnenhalen van projecten en voeren deze uit met inachtneming van het convenant. Jaarlijks streven wij naar meerdere projecten, exclusief het structurele "project Lekdijk". De projecten overlappen elkaar m.b.t. de voorbereiding, uitvoering en nazorg. Uitgangspunt is dat er continu één project in uitvoering is. Het afgelopen jaar is een meer terughoudende opstelling waargenomen bij wegbeheerders voor het aangaan van een nieuw TSV project. Als reden werd veelal opgegeven dat er geen geld beschikbaar was voor daaruit voortkomende infrastructurele maatregelen. Ook het terughoudende beleid van het LPTV heeft daaraan bijgedragen. (zoals niet bekostigen enquête) (Eén van deze projecten is een jaarlijks terugkerend project op (motor)overlast op de Lekdijk noord- en zuidzijde en de Rijndijk).

Bij deze projecten wordt altijd gebruik gemaakt van enquêtes en wegkantraders t.b.v.:

- Het projectplan
- De evaluatie
- De sturing
- Inzet
- Monitoring

Van de aanvragende wegbeheerders voor een TSV-project wordt wederkerigheid verwacht op de onderwerpen

- Communicatie
- Enquêtes
- Inzet middelen
- Aanpassing van infrastructuur
- Financiën

Taakstelling speerpuntenconvenant LPTV

- Inzet: 3.744 uren



## MONITORING

De stand van zaken m.b.t. de convenantafspraken worden periodiek gevolgd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de informatiebronnen WISH en Cognos 8.

### *Wekelijks*

Overleg teamleiding VHT over stand van zaken inzeturen en inzetcapaciteit (Plan – Do – Check and Act)

### *6 wekelijks*

In overleg met de adviseur van het LPTV, het Openbaar Ministerie Midden Nederland, de teamleiders van het VHT Midden Nederland en de beleidsmedewerker van de afdeling Infrastructuur.

### *Twee maandelijks*

In het afstemmingsoverleg van het Hoofd Infrastructuur met de portefeuillehouder Infrastructuur van de Dienst Regionale Operationele Samenwerking.

### *Twee maal per jaar*

In de Stuurgroep Integrale Verkeersveiligheid Midden Nederland.

### *Drie maal per jaar*

Met het Team Verkeer en het lokale O.M. over de voortgang en de uitvoering van het convenant via het handhavingsplan. Dit zowel in kwantitatieve zin (zoals over het aantal gecontroleerde voertuigen) als in kwalitatieve zin (aan de hand van kwaliteitskenmerken).

### *Vier maal per jaar*

Teamleiders overleg met het LPTV

## EVALUATIE

Samen met het Openbaar Ministerie Midden Nederland wordt halverwege het jaar en aan het eind van het jaar een evaluatie gemaakt over de doelstellingen geformuleerd in het speerpuntenconvenant.



## **SAMENWERKING MET PARTNERS**

### **Strategisch niveau**

- Stuurgroep Integrale Verkeersveiligheid Midden Nederland
- Werkgroepen verkeersveiligheid (i.r.t. de trajectwegen)

### **Tactisch niveau**

- Openbaar Ministerie Midden Nederland
- Landelijk Parket Team Verkeer
- Afdeling Infrastructuur
- Provincie's
- Gemeenten
- Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid

### **Operationeel niveau**

- Robuuste Basisteams Eenheid Midden Nederland
- Hoofd afdeling Infrastructuur
- Wegbeheerders
- Eenheid Landelijke Politie Diensten
- Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid
- Veilig Verkeer Nederland
- Communicatie
- PALM PLUS



## **COMMUNICATIE**

De communicatie wordt uitgevoerd door de communicatiemedewerkster van de Eenheid Midden Nederland. Deze communiceert over alle handhaving met weggebruikers en partnerorganisaties, maar ook intern binnen de eigen politie eenheid.

Communicatie is een belangrijk onderdeel van de handhavingstrategie. Zonder communicatie is geen effectieve handhaving mogelijk.

Een communicatieplan is aanwezig.

### **Communicatie Verkeershandhavingsteam 2014**

Hieronder de communicatieactiviteiten voor 2014. Voor komend jaar geldt dat samenwerking het belangrijkste communicatiethema vormt. Met diverse partners wordt dit jaar de samenwerking aangegaan dan wel versterkt. Voor alle onderwerpen geldt dat uiteraard dat de uitgangspunten van het Raamwerk Landelijk Communicatieplan in acht worden genomen. Daar waar relevant (qua onderwerp, doelgroep) wordt gebruik gemaakt van de boodschappen en middelen zoals gesteld in dit raamwerk.

### **Trajectwegen**

De verbinding met gemeentes en provincie's wordt gezocht om meer over de trajectwegen te communiceren. Het gezamenlijk optrekken is essentieel in de handhavingcommunicatie.

Belangrijk is om duidelijk te maken waarom wij als politie op bepaalde trajecten handhaven (en op andere trajecten dus niet) en wat de functie van deze handhaving is en wat de rol van de wegbeheerder hierbij is.

Om de subjectieve pakkans te vergroten wordt zowel preventief als na afloop van controles gecommuniceerd. Hierbij vormen persberichten en twitter de belangrijkste middelen.

Twitter wordt zowel voorafgaand aan een controle als na afloop ingezet. Persberichten vanuit de politie worden met name ingezet bij excessen en grote geplande controles. De middelen van de wegbeheerder (provincie/gemeentepagina's, persberichten) zijn de afgelopen jaren onvoldoende ingezet. Hier wordt dan ook extra op geïnvesteerd in 2014.

Uiteraard wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de campagnekalender.

- Doel: vergroten subjectieve pakkans, informeren, vergroting kennis
- Doelgroep: burgers, media

### **Incidentele controles**

In 2014 worden er door het VHT op een aantal onderwerpen incidentele controles gehouden.

Deze incidentele controles worden zoveel mogelijk ook communicatief ondersteund (persbericht, Twitter) Ook hier wordt wederom daar waar mogelijk en relevant, samengewerkt met de wegbeheerder en eventuele overige partners.

- Doel: vergroten subjectieve pakkans, informeren, vergroting kennis
- Doelgroep: afhankelijk van soort controle (jongeren, ouders etc.)



## **Interne en externe communicatie**

Om het bestuur en de politie op de hoogte te houden van ontwikkelingen op verkeersgebied wordt met name het intranet in gezet.

Ook is gestart met verbetering van de informatievoorziening over de convenantsafspraken richting de medewerkers van het VHT. Het voornemen is om te komen tot een doorlopende Power Point die de actuele stand aangeeft met betrekking tot de inzeturen op basis van de doelstellingen. Deze voorziening is reeds in de locatie Bilthoven aanwezig en operationeel echter in de locatie Huizen en Lelystad vooralsnog niet.

- Doel: verbetering informatieverstrekking, imagoverbetering, kennisvergroting
- Doelgroep: medewerkers Politie MN.
  - Kwartaalrapportage krant per trajectweg
    - Hoeveel uren controle
    - Hoeveel overtredingen
    - Hoeveel ingevorderde rijbewijzen

Middels een communicatieplan zal dit handavingsplan tevens worden gecommuniceerd met onze externe partners. Hierbij zijn te benoemen de wegbeheerders, het Openbaar Ministerie, het Bestuur en de media.

## **TRAJECTWEGEN**

Voor vaststelling van de trajectwegen is uitgegaan van objectieve ongeval gegevens (Helmgras feiten) en lusgegevens, waarbij de overtredingspercentages dermate verontrustend zijn dat de verkeersveiligheid ter plaatse in het geding komt.

Onderstaand een opsomming van de trajectwegen waarbij wordt aangegeven wat de basis is geweest om deze voor 2014 vast te stellen. Hierbij is uitgegaan van ongevals cijfers over de periode 2008 t/m 2011 waaraan de cijfers van 2012 zijn toegevoegd.

Voor het vaststellen van de trajectwegen 2014 is uitgegaan van de ongevallenregistratie van de afgelopen jaren. De input hiervoor is de laatste jaren sterk terug gelopen door het beleid van mindere registratie politie bij ongevallen. Daardoor is gezocht naar meer (ondersteunende) input voor vaststelling van trajectwegen. Ondersteunend is gebruik gemaakt van speedprofiles.

Speedprofiles genereert gemiddelde snelheden ten opzichte van de ter plaatse geldende limiet aangeduid in percentage. Voor meer informatie over speedprofiles wordt verwezen naar:

[http://www.via-advies.nl/download/pdf/NL\\_Factsheet%20Speed%20Profiles.pdf](http://www.via-advies.nl/download/pdf/NL_Factsheet%20Speed%20Profiles.pdf)

De voormalige politie-regio's Utrecht, Gooi en Vechtstreek en Flevoland zijn gemigreerd naar de eenheid Midden Nederland. Het jaar 2013 is een overgangsjaar waarin de drie voormalige regio's en derhalve ook de Verkeer Handhavings Teams, destijds actief in deze voormalige regio's, ook zullen migreren naar 1 Verkeer Handhavings Team. 1 team qua werkwijze, structuur, en beheer. Echter ten tijde van het opstellen van dit handavingsplan voor 2014 is deze migratie naar 1 team



nog in volle gang en niet ge-effectueerd. Dit vertaalt zich onder andere in de verschillen qua hoeveelheid van trajectwegen per voormalig bewakingsgebied.



## Trajectwegen Structureel

### *Wegen in het voormalige bewakingsgebied Utrecht*

- N210/N204 als één traject;
- N229;
- N230/Haarrijnse Rading als één traject;
- N233;
- N402;
- Floraweg/Vogelweg/Safariweg te Maarssen als één traject;
- Structuurbaan/Hollandhaven te Nieuwegein als één traject;
- Amsterdamseweg/BW-laan te Amersfoort als één traject;

### *Wegen in het voormalige bewakingsgebied Flevoland*

- Hogering: van de A6 tot tussenring
- Dronerringweg: van Swiferringweg tot Dronerringweg/Biddingringweg
- Oosterringweg: van A6 tot Luttelgeest
- Vogelweg: van A27 tot Larserringweg
- Corridor Urk-Lemmer: van Urk tot Lemmer
- Zuiderringweg: van N50 tot Leemringweg
- Markerwaarddijk: van Enkhuizen tot Lelystad
- Lemsterweg: van Gemaalweg tot Noorderringweg
- Elburgerweg: van Spijkweg tot Biddingringweg
- Spijkweg: van Bremerbergweg tot Elburgerweg
- Domineesweg: van A6 tot Nagelerweg
- Oostvaardersdijk: van Knardijk tot Almere-Poort

### *Wegen in het voormalige bewakingsgebied Gooi en Vechtstreek*

- N201 Vreelandseweg (Wijdmeren): van Zuidereinde tot Raadhuislaan
- N236 Gooilandseweg (Weesp): van Loodijk (Ankeveen) tot Basisweg (Weesp)
- N236 Loodijk (Wijdmeren): van Noordereinde tot Gooilandseweg
- N524 Naarderweg (Hilversum): van Witte Kruislaan tot Fransekampweg
- N525 Hilversumseweg (Laren): van St. Jans Kerkhof tot Larenseweg
- N525 Larenseweg (Hilversum): van Hilversumseweg tot Den Uijlplein
- N527 Crailoseweg (Huizen): van Karel Doormanlaan tot Oud Blaricummerweg
- N527 Crailoseweg (Blaricum): van Oud Blaricummerweg tot Kon. Willem III laan
- N527 Crailoseweg (Huizen): van Kon. Willem III laan tot Amersfoortsestraatweg





## Trajectwegen Onderhoud

### *Wegen in het voormalige bewakingsgebied Utrecht*

- N201
- N417
- Verbindingsweg te Maarsssen
- Cartesiusweg/Sint-Josephlaan/Marnixlaan/Einsteindreef te Utrecht als één traject

### *Wegen in het voormalige bewakingsgebied Flevoland*

- Gooiseweg: van A27 tot Biddingringweg
- Larserweg: van Gooiseweg tot A6.
- Dronterweg: van Oostranddreef tot Biddingringweg
- Tussenring: van Hogering tot A6
- Spiekweg: van Nijkerkerweg tot Gooiseweg
- Houtribweg: van A6 tot Oostvaardersdijk
- Oostranddreef: van Dronterweg tot Binnenhavenweg
- Larserdreef: van A6 tot Zuigerplasdreef
- Rietweg: Vogelweg tot Dronterweg
- Poortdreef: van A6 tot Oostvaardersdijk
- Larserringweg: van Rietweg tot Dronterweg
- Harderdijk/Harderbosweg: van Ganzenweg tot Spijkweg
- Flediteweg: van Nijkerkerweg tot Groenewoudseweg

### *Wegen in het voormalige bewakingsgebied Gooi en Vechtstreek*

#### Hilversum

- Bosdrift, van Havenstraat tot Diependaalselaan
- Diependaalselaan: van Oostereind tot Vreelandseweg
- Gijsbrecht van Amstelstraat: van Utrechtseweg tot Loosdrechtseweg
- Jan v/d Heijdenstraat: van Larenseweg tot Minckelersstraat
- Loosdrechtseweg: van Vaartweg tot Rading
- Mies Bouwmanboulevard: van Sumatrалаan tot Witte Kruislaan
- Emmastraat: van Utrechtseweg tot Achterom
- Soestdijkerstraatweg: van Waldecklaan tot Huydecopersweg
- Utrechtseweg: van Emmestraat tot Beukenlaan
- Vaartweg: van Paulus van Loolaan tot Loosdrechtseweg.

#### Huizen

- Amersfoortsestraatweg: van Ceintuurbaan tot Crailoseweg
- Gemeenlandsiaan: van 't Merk tot Gooilandweg
- Karel Doormanlaan: van Naarderstraat tot Driftweg



#### Muiden

- Maxisweg: van Weesperweg tot Pampusweg
- Zuidpolderweg: van Nooitgedacht tot Googweg

#### Naarden

- Amersfoortsestraatweg: van Brediusweg tot Godelindeweg

#### Ankeveen

- Herenweg: van Noordereinde tot Middenweg

#### 's Graveland

- Noordereinde: van Stichtsekade tot Kerklaan

#### Nederhorst den Berg:

- Middenweg: van Randweg tot Herenweg

### **Videosurveillance**

#### *In het voormalige bewakingsgebied Utrecht*

- N234/N238 als één traject
- N225 tussen Driebergen en Doorn
- N237
- N224/N226 (tot aan Maarsbergen)/N227 (Maarn tot aan Amersfoort)/Dodeweg
- N411 (waarbij een aantal gerichte Roodlichtcontroles door videosurveillanten)
- N212
- N228
- N401

### **DOELSTELLING**

- Te bereiken dat op 31 december 2014 de verkeersonveiligheid binnen het handhavingsgebied is verminderd
- Dit te bereiken door op de aangewezen trajectwegen structureel te handhaven op de Helmgras feiten
- Dit te bereiken door op de wegen voorzien van snelheidslussen het percentage overtreeders in 2014 ten opzichte van 2012 met 10% te verlagen

