



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Evaluatie kentekenerkenning Randwijck

DATUM
1 december 2020
Verzonden 08-12-2020

BIJLAGEN
1

BEHANDELD DOOR
T (Toby) Leurs

TELEFOONNUMMER
043 350 7108

ONZE REFERENTIE
2020.32657

E-MAILADRES
Toby.Leurs@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 4141

UW REFERENTIE
--

Geachte raadsleden,

Met deze raadsinformatiebrief wil ik u informeren over de evaluatie kentekenerkenning Randwijck.

De gemeente handhaaft op drie locaties in Randwijck de toegang via kentekenerkenning met camera's. Sinds 2017 gebeurt dit op het Endepolsdomein, de Joseph Bechlaan en de Johan Willem Beyenlaan om sluipverkeer te voorkomen. Lijnbussen, hulpdiensten en taxi's hebben een ontheffing. Uit de evaluatie blijkt dat de camerahandhaving volgens verwachting werkt en sluipverkeer wordt voorkomen.

Evaluatie

Met de inzet van camerahandhaving moet sluipverkeer worden voorkomen, zodat het centrale gedeelte van Randwijck autoluw is. Er zijn wel overtredingen, maar niet in die mate dat het afbreuk doet aan het autoluwe karakter van het gebied. Gedurende de pilotperiode is beperkt sprake van een afname van het aantal overtredingen. Gemiddeld is er sprake van 68 overtredingen per dag bij de drie geslotenverklaring in Randwijck tezamen.

Bij het instellen van de pilot met camerahandhaving zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- camerahandhaving is kostenbesparend ten opzichte van inzinkbare palen;
- inzinkbare palen leiden geregeld tot schades en verkeersonveiligheid;
- een camerasysteem is gebruiksvriendelijker.

De evaluatie heeft de volgende uitkomsten opgeleverd. De inzet van camerahandhaving is voordeliger dan de inzet van inzinkbare palen. Een aandachtspunt is het meerwerk van de afdeling Toezicht en Handhaving voor het afhandelen van beroepsprocedures. De inzinkbare palen hebben geregeld tot schades en verkeersonveilige situaties geleid. In het laatste jaar dat de palen operationeel waren zijn 39 ongevallen gebeurd tussen voertuigen en palen. Het systeem met camerahandhaving is gebruiksvriendelijker omdat deze schades worden voorkomen, er gegarandeerde toegang bestaat voor ontheffinghouders (waaronder hulpdiensten) en realtime ontheffingverlening op kenteken mogelijk is. Het plaatsen van een transponder voor het bedienen van de inzinkbare palen is niet meer nodig.

Permanente status en aanvullende maatregelen

Op grond van de evaluatie krijgt de camerahandhaving een permanente status, aangezien aan de geformuleerde uitgangspunten wordt voldaan. Per 1 maart worden er enkele aanvullende (infrastructurele) maatregelen genomen om de zichtbaarheid op straat te vergroten en zo het aantal



DATUM
1 december 2020

overtredingen te verminderen. De inzinkbare palen worden verwijderd en er wordt markering op de weg geplaatst.

De indruk bestaat dat veel overtredingen onbewust worden gemaakt. Daarom krijgen per 1 maart mensen die een eerste vertreding begaan, een schriftelijke waarschuwing. Uit vergelijkbare praktijksituaties elders blijkt dat het verzenden van een waarschuwing bij een eerste overtreding hetzelfde effect heeft op het verbeteren van de naleving als het direct beboeten. Bij een tweede overtreding volgt een boete van € 95,-. Het versturen van een waarschuwing leidt naar verwachting tot minder boetes en bespaart de gemeente naar verwachting veel tijd met het afwikkelen van beroepsprocedures. Wanneer blijkt dat het aantal (onbewuste) overtredingen is verminderd door de verduidelijking op straat, kan worden besloten het waarschuwingsbeleid te beëindigen.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gert-Jan Krabbendam,
Wethouder Klimaat & Energie, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit.

Evaluatie kentekenherkenning (camerahandhaving) Randwyck

Definitieve versie



Gemeente Maastricht



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
2	Doel pilot camerahandhaving Randwyck.....	3
	2.1 Procesverloop van pollers naar camera's.....	3
	2.2 Doelstelling camerahandhaving.....	4
3	Evaluatie – beantwoording doelstellingen	5
	3.1 Voorkomen sluipverkeer	5
	3.2 Kostenbesparing t.o.v. pollers.....	6
	3.3 Minder schades en verkeersonveilige situaties	7
	3.4 Gebruiksvriendelijker	7
4	Gebiedsontwikkeling Randwyck	8
5	Conclusie en aanbevelingen.....	9
	5.1 Conclusie	9
	5.2 Aanbevelingen.....	11
	Bijlage 1 Data-analyse camerahandhaving	12
	Bijlage 1a - Passages door geslotenverklaringen	12
	Bijlage 1b - Aantal overtredingen	13
	Bijlage 1c – Recidive overtredingen.....	14
	Bijlage 2 Kosten pollersysteem en camerahandhaving.....	15
	Bijlage 3 Toekomstige verkeersstructuur Randwyck (concept).....	16
	Bijlage 4 Financieel	17



1 Inleiding

De gemeente Maastricht heeft sinds 3 juli 2017 op een drietal locaties in Randwyck een systeem met automatische kentekenherkenning operationeel. Heeft een voertuig geen ontheffing, dan volgt na een controle van het overtreddersbeeld door een BOA een boete via het CJIB. Middels de camera's met kentekenherkenning wordt 'automatisch' gehandhaafd: *camerahandhaving*.

De geslotenverklaring waarop met camera's wordt gehandhaafd heeft als doel sluijverkeer door het gebied te voorkomen. Uitgezonderd van de geslotenverklaring zijn ontheffinghouders, zoals lijnbussen en taxi's.

Op deze locaties waren voorheen pollerinstallaties operationeel. In de afgelopen jaren is gebleken dat de pollers op deze locaties aanrijdingen tot gevolg hadden. Daarnaast moesten de huidige pollerinstallaties worden vervangen. Om deze reden heeft de gemeente Maastricht besloten de pollers buiten werking te stellen en bij wijze van proef de geslotenverklaring te handhaving met camerahandhaving. De verwachting is dat hierdoor het sluijverkeer door Randwyck wordt voorkomen.

Bij het instellen van de pilot met camerahandhaving is afgesproken de werking van het systeem te evalueren. De doelstellingen zoals opgenomen de collegenota voor het instellen van camerahandhaving (d.d. 10 juni 2015) worden in deze evaluatie behandeld.

2 Doel pilot camerahandhaving Randwyck

2.1 Procesverloop van pollers naar camera's

De geslotenverklaring met de drie pollers in het stadsdeel Randwyck zijn geplaatst in 1999. Het betreft de volgende locaties (zie kaart bijlage 1b):

1. Endepolsdomein
2. Joseph Bechlaan
3. Johan Willem Beyenlaan

Voor het instellen van deze geslotenverklaringen is een verkeersbesluit genomen en zijn de verkeersborden geplaatst. Tot juni 2017 ondersteunden de pollers de geslotenverklaring. Het was alleen voor voertuigen met transponder die de poller aanstuurt mogelijk om de poller naar beneden te sturen. Andere voertuigen werden fysiek geweerd. Dit resulteerde in de afgelopen jaren ook in aanrijdingen met de pollerinstallaties. Daarnaast waren de pollerinstallaties en bijbehorende verkeersregelinstallatie 15 jaar oud en moesten worden vervangen.

Met de huidige technieken en wetgeving is het al enige jaren mogelijk om geslotenverklaringen en voetgangersgebieden automatisch te handhaven met behulp van camerahandhaving. De gemeente heeft op 16 juni 2015 besloten om in plaats van de pollers een dergelijk systeem op deze drie locaties in Randwyck als pilot toe te passen. De camera's zijn per 19 juni 2017 operationeel. In de eerste weken heeft een tekstkar op de locaties gestaan met informatie over de pilot. Tevens zijn in de eerste week verkeersregelaar ingezet die flyers in meerdere talen hebben uitgedeeld aan passanten. Vanaf 3 juli 2017 worden overtredders beboet.

2.2 Doelstelling camerahandhaving

Het doel van de geslotenverklaringen in Randwyck is het voorkomen van sluipverkeer. Deze oost-west en noord-zuid routes door Randwyck betreft een busverbinding en is een veelgebruikte route voor (brom-)fietsers. Met de inzet van camerahandhaving dient sluipverkeer te worden voorkomen en kunnen ontheffinghouders ongehinderd doorrijden. Bij het instellen van deze pilot met camerahandhaving zijn de volgende argumenten aangedragen:

- Camerahandhaving is kostenbesparend ten opzichte van pollers;
- Pollers leiden geregeld tot schades en verkeersonveiligheid;
- Een camerasysteem is gebruiksvriendelijker.

Van poller naar camerahandhaving

Door de overgang van pollers naar camerahandhaving is er geen fysieke barrière meer aanwezig. De systematiek van toegangsregulering is daarmee wezenlijk veranderd: Van vooraf vaststellen of een voertuig de geslotenverklaring mag passeren (fysieke toegangscontrole), naar achteraf vaststellen of iemand de geslotenverklaring in had mogen rijden (handhaving achteraf). Met deze vorm van geautomatiseerde digitale camerahandhaving is iedere 'overtreder' in beeld. Het betreft een 100% controle waarbij 24 uur per dag alle overtreders in de geslotenverklaringen in Randwyck worden gemonitord. Daarnaast worden ook de verkeersbewegingen van ontheffinghouders gelezen¹ ten behoeve van managementinformatie.



Afbeelding: Situatie met poller links (Google Streetview – jun. 2014) en met camerahandhaving rechts (feb. 2019)

¹ Om privacy-redenen worden kentekengegevens direct verwijderd.



3 Evaluatie – beantwoording doelstellingen

3.1 Voorkomen sluipverkeer

De geslotenverklaringen zijn ingesteld om sluipverkeer door Randwyck te voorkomen. Ontheffinghouders zijn uitgezonderd van het verbod. Dagelijks rijden gemiddeld 1.100 ontheffinghouders door de geslotenverklaringen. De helft van deze ontheffinghouders rijdt langs de camera op de Johan Willem Beyenlaan (**bijlage 1-a**).

De camerahandhaving gaat gepaard met het vaststellen van overtredingen. Naast gemiddeld 1.100 verkeersbewegingen van ontheffinghouders rijden dagelijks gemiddeld 68 voertuigen zonder ontheffing door één van de geslotenverklaringen. Overtreders ontvangen een boete via het CJIB. Als een overtreder meerdere keren op één dag door de geslotenverklaring rijdt resulteert dit in maximaal 1 boete per dag. Daarmee wordt deels voorkomen dat er een opeenstapeling aan boetes ontstaat. Van de gemiddeld 68 overtredingen per dag in de onderzoeksperiode ontvangen dagelijks gemiddeld 54 voertuigen een boete².

Er is gedurende de onderzoeksperiode beperkt sprake van een afname van het aantal overtredingen. Het gemiddeld aantal boetes is in de periode januari 2018 tot en met februari 2019 gedaald van gemiddeld circa 60 naar gemiddeld circa 50 boetes per dag.

Het aantal boetes per locatie verschilt. Op de locatie Johan Willem Beyenlaan wordt meer dan de helft van het aantal boetes opgelegd. In de analyse van het aantal overtredingen valt tevens op dat de meerderheid van de overtredingen worden vastgesteld bij het verlaten van het afgesloten gebied. Dit betekent dat overtreders de geslotenverklaring inrijden op de locaties waar geen camera staat, te weten via de Gaetano Martinolaan, het Endepolsdomein (t.h.v. Maastricht School of Management) of vanuit zuidelijke richting vanaf de P. Debeyelaan.

In **bijlage 1-b** zijn managementcijfers over de overtredingen opgenomen.

3.1.1 Recidivisten

Van alle overtreders ontvangt het grootste deel eenmalig een boete (77%). 13% van de overtreders heeft twee boetes ontvangen, 5% drie boetes. De kans is reëel dat veel (herhaaldelijk) overtreders pas op de hoogte worden gesteld van hun overtreding en/of het feit dat er automatische camerahandhaving plaatsvindt wanneer men thuis de boete ontvangt. Hier gaat enkele weken overheen. In de tussentijd kan dan een tweede of derde boete zijn opgelegd, omdat men in een korte periode vaker door de geslotenverklaring is gereden³.

Op basis van ervaringen elders blijkt dat als men een boete heeft ontvangen, een grote meerderheid (> 95%) niet nogmaals dezelfde overtreding begaat. Deze groep (de zogenaamde spijtoptanten) is met de beschikbare managementcijfers echter niet inzichtelijk.

In **bijlage 1-c** zijn managementcijfers over het aantal recidivisten opgenomen.

² De overige voertuigen (14) worden opgeslagen als 'recidive' overtreders, omdat zij de betreffende dag reeds een boete hadden ontvangen.

³ De huidige gebeurtenistijd is 24 uur. Dit betekent dat een overtreder maximaal 1 boete per 24 uur ontvangt. Een overtreder die op meerdere (afzonderlijke) dagen een overtreding begaat ontvangt meerdere boetes, waarbij het kan voorkomen dat de betrokkene nog niet op de hoogte is gesteld van de eerste boete.



3.1.2 Bezwaar en beroep

Ingeval men het niet eens is met een boete kan men in bezwaar gaan bij de Officier van Justitie (OvJ) en vervolgens in beroep instellen bij de kantonrechter. In totaal hebben 3.944 overtreders een beroep ingesteld bij het parket CVOM (via OvJ). Daarvan zijn 612 zaken op dit moment nog in behandeling. In totaal 224 personen hebben na een uitspraak van de OvJ een beroep ingesteld bij de kantonrechter. 61 beroepen zijn afgerond, 163 zijn nog actief.

Op de locatie in Randwyck zijn in de periode van juni 2017 tot en met februari 2019 in totaal 33.585 boetes opgelegd. In onderstaande tabel staat het totaal aan bezwaren en beroepen.

Boetes en bezwaar	Aantal	Percentage
Aantal boetes (gehele onderzoeksperiode)	33.585	-
Aantal bezwaren bij officier van justitie	3.944	11,7 %
Aantal beroepen bij kantonrechter	224	0,7 %

Tabel: Aantal boetes, bezwaar- en beroepsprocedures

Van de bezwaren die bij het parket CVOM zijn ingediend en zijn afgerond is slechts een deel gegrond verklaard (21,8%). Het merendeel van de bezwaren is ongegrond of niet-ontvankelijk verklaard. De boete blijft dan staan en moet door de overtreder betaald worden. Van het aantal afgeronde beroepsprocedures bij het kantongerecht is 4,9% gegrond verklaard.

3.2 Kostenbesparing t.o.v. pollers

Eén van de argumenten om de pilot met camerahandhaving in te stellen is een kostenbesparing (zowel qua investering als exploitatie). Wat betreft de kosten is in het collegebesluit een voordeel ingeschat vanwege:

- Een vermindering van administratieve handelingen met betrekking tot schades als gevolg van aanrijdingen met de pollers;
- De afname van het energieverbruik;
- Lagere onderhoudskosten.

De jaarlijkse kosten voor het camerasysteem op Randwyck bedragen ca. € 12.000. De jaarlijkse indicatieve jaarlijkse kosten van drie pollersysteem bedragen ca. € 65.500. Voor beide systemen is inzet van manuren nodig voor het operationeel houden van het systeem. De inzet van uren bij een pollersysteem betreffen onder andere uren voor contractbeheer en administratieve handelingen met betrekking tot schades door aanrijdingen⁴. Bij camerahandhaving zijn vooral uren van Toezicht en Handhaving benodigd.

Bij de aanvang van de pilot is het uitgangspunt gehanteerd dat de personele inzet bij de afdeling Toezicht en Handhaving beperkt blijft. In de praktijk besteedt de afdeling Toezicht en Handhaving circa 8 uur per week aan de beoordeling van de overtredersbeelden. Doordat boetes worden opgelegd is er sprake van beroepsprocedures, waarvoor op verzoek van het parket CVOM aanvullende bewijsvoering moet worden overlegd. Toezicht en Handhaving is veel tijd kwijt aan het afhandelen van beroepsprocedures. In de huidige situatie heeft de afdeling Toezicht en Handhaving ca. 1 fte nodig voor het volledige handhaafproces met camera's. Dit is meer dan op voorhand werd ingeschat. Inclusief de kosten van 1 fte voor handhaving (ca. € 51.200) zijn de totale jaarlijkse kosten

⁴ O.a. uitlezen beelden CCTV-camera's, evt. opsporen betrokkenen, juridische en administratieve afwikkeling van schades, administratie en plaatsing van transponders, procesbewaking functioneren pollers (meldkamer).



voor de camerahandhaving ca. € 63.400, -. De inzet van camerahandhaving is voordeliger dan de inzet van pollers, echter door de huidige inzet voor handhaving is het financieel voordeel beperkt.

In **bijlage 3** zijn cijfers over de jaarlijkse kosten van beide systemen opgenomen.

3.3 Minder schades en verkeersonveilige situaties

Eén van de redenen om te kiezen voor camerahandhaving was het voorkomen van aanrijdschades en het voorkomen van verkeersonveilige situaties. In het jaar 2015⁵ hebben zich in totaal 39 ongevallen voorgedaan tussen voertuigen en de pollers. Sinds de invoering van camerahandhaving hebben zich logischerwijs geen aanrijdingen meer met pollers voorgedaan.

3.4 Gebruiksvriendelijker

De pollerssystemen werden aangestuurd met transponders in de voertuigen van ontheffinghouders. In de praktijk betekende dit veel activiteiten rondom administratie, uitgifte van transponders en continue procesbewaking over het functioneren van de transponders en de pollers. Het pollersysteem moet immers altijd werken om in geval van een ontheffinghouder (bv. hulpdienstvoertuig) toegang te verlenen. De meldkamer tunnel Maasboulevard fungeerde als centrale meldkamer (24x7) om in geval van calamiteiten of onvoorziene omstandigheden de pollers vanaf afstand te kunnen bedienen.

Het camerasysteem vereist geen realtime beheer en monitoring. Een ontheffinghouder, zoals een hulpdienstvoertuig, heeft altijd (fysiek) de mogelijkheid toegang te krijgen tot de geslotenverklaring. Daarnaast wordt bij camerahandhaving de ontheffing verleend op basis van het kenteken, waardoor de ontheffingverlening realtime kan plaatsvinden⁶. De realtime ontheffingverlening en de zekerheid dat een ontheffinghouder toegang heeft tot de geslotenverklaringen zijn gebruiksvriendelijker.

Naast het voorkomen van aanrijdingen en het bieden van een gegarandeerde toegang, betekent een gebruiksvriendelijk systeem ook dat voorkomen moet worden dat bezoekers zonder ontheffing de geslotenverklaring passeren en (onbedoeld) worden geconfronteerd met boetes. De mate van gebruiksvriendelijkheid (gastvrijheid) hangt dus samen met:

1. De duidelijkheid en herkenbaarheid van de geslotenverklaring op straat.
2. Het handhavingsbeleid: Te strikte handhaving kan afbreuk doen aan het gevoel van gastvrijheid als men zich niet realiseert in overtreding te zijn. Te coulante handhaving daarentegen leidt tot ongeloofwaardigheid en (uiteindelijk) tot onnodig verkeer door de geslotenverklaring.
3. Het aantal verkeersbewegingen door de geslotenverklaring: Veel verkeersbewegingen door overtreders doen afbreuk aan het voorkomen van sluipverkeer door Randwyck.

Het constante aantal overtredingen en het grote aandeel 'eenmalige' overtreders wijst erop dat de duidelijkheid van de geslotenverklaring kan worden verbeterd. Bij het instellen van de proef met camerahandhaving zijn de pollers uitgeschakeld en is nieuwe bebording geplaatst. De inrichting op de weg is niet aangepast. Zo wordt men met markering op het wegdek wel gewezen op de pollers (witte inleidingsmarkering), maar zijn er naast de bebording geen andere kenmerken waaruit de geslotenverklaring blijkt. De pollers zijn ook nog in het wegdek aanwezig, waardoor uit ervaring blijkt dat weggebruikers hierdoor in verwarring kunnen raken⁷.

⁵ Laatste referentiejaar waarin de pollers volledig operationeel waren.

⁶ Er hoeft geen transponder te worden geplaatst die het pollersysteem activeert.

⁷ Uit een pilot in Delft (busbaan Buitenwatersloot) is gebleken dat veel overtreders over de busbaan reden bij het uitschakelen van de poller, omdat zij in de veronderstelling waren dat een uitgeschakelde poller betekent dat de weg vrijelijk toegankelijk is (ondanks de aanwezige geslotenverklaring met bebording).



4 Gebiedsontwikkeling Randwyck

De komende jaren zullen forse investeringen plaatsvinden in de Brightlands Maastricht Health Campus. Zo gaat MECC Maastricht uitbreiden en wordt naast Maastricht UMC+ de ontwikkeling Mosae Vita gerealiseerd. Na deze ontwikkelingen zal de openbare ruimte op de campus een kwaliteitsverbetering ondergaan, waarbij meer ruimte wordt geboden aan fietsers en wandelaars in een parkachtige omgeving.

Naast de inrichting zal ook de verkeersstructuur van Randwyck wijzigen. De parallelrijbaan op de Johan Willem Beyenlaan verdwijnt en het verkeer tussen de Gaetano Martinalaan in de richting van de Randwycksingel wordt in één rijrichting toegestaan. De geslotenverklaring op de Johan Willem Beyenlaan wordt hierdoor beëindigd.

Deze wijziging in de verkeersstructuur heeft gevolgen voor de inzet van camerahandhaving. In de toekomstige situatie zijn er drie separate geslotenverklaringen om het sluipverkeer door Randwyck tegen te gaan (zie **bijlage 3**). De camera op de Johan Willem Beyenlaan wordt verplaatst naar de P. Debeyelaan. De geslotenverklaringen blijven toegankelijk voor lijnbussen, hulpdiensten en ontheffinghouders.

De herinrichting van de openbare ruimte en verkeersstructuur biedt kansen om de weginrichting beter te laten aansluiten bij het (afgesloten) verkeersregime. Dit kan bereikt worden met de volgende maatregelen:

1. Ter hoogte van de geslotenverklaring wordt een keuzemoment geboden (een mogelijkheid tot keren/afslaan). Hierdoor komt men niet voor een 'gedwongen feit' te staan als men met het voertuig ter hoogte van de geslotenverklaring staat⁸;
2. Het doorgaand verloop van de weg niet het afgesloten gebied in laten lopen. Men wordt als het ware van nature om de geslotenverklaring heen geleid door het verloop van de weg voor de geslotenverklaring af te buigen;
3. Een duidelijk overgang creëren tussen het gebied waar men mag rijden en het gebied waar de geslotenverklaring geldt. Bij voorkeur heeft het afgesloten gebied een andere uitstraling dan de wegen waar men wel mag rijden. Dit kan worden gedaan door een duidelijke overgang te creëren, bijvoorbeeld door het gebruik van een afwijkend bestratingsmateriaal/-kleur of het aanbrengen van markering ter hoogte van de geslotenverklaringen. Hierdoor wordt visueel duidelijker dat er sprake is van een afwijkende verkeerssituatie.

Op dit moment wordt gewerkt aan een detaillering van de inrichting van de Johan Willem Beyenlaan en het centrale plein tussen MECC Maastricht en het Maastricht UMC+.

⁸ In de huidige situatie is met bebording reeds een vooraankondiging van de geslotenverklaring aangegeven.



5 Conclusie en aanbevelingen

5.1 Conclusie

De juridische voorwaarden om te kunnen handhaven zijn aanwezig en het systeem met camerahandhaving werkt naar verwachting. Sinds de camerahandhaving operationeel is constateert de gemeente Maastricht dat de geslotenverklaring met regelmaat wordt overtreden. Dit ondanks het feit dat er duidelijke en voldoende bebording op de locaties aanwezig is. Het aantal overtredingen in Randwyck daalt gedurende de pilotperiode nauwelijks. Dit in tegenstelling tot veel andere locaties in het land waar met camera's wordt gehandhaafd, waar na verloop van tijd het aantal overtredingen minder wordt.

In Randwyck komen gezien de omliggende functies veel incidentele bezoekers in die vaak plaatselijk onbekend zijn. Uit de cijfers blijkt dat het telkens unieke voertuigen zijn die een overtreding begaan. Op het moment dat overtreders middels een boete worden gewezen op hun overtreding, vinden er nauwelijks recidive overtredingen plaats. Dit duidt erop dat de een deel van de overtredingen mogelijk 'niet bewust' gemaakt worden en dat de geslotenverklaring en het feit dat daarop automatisch gehandhaafd wordt, niet in alle gevallen duidelijk en bekend is bij de overtreders.

Het opleggen van veel boetes leidt echter tot extra werk voor de afdeling Toezicht en Handhaving, omdat overtredingen geregeld gepaard gaan met bezwaar- en beroepsprocedures. Mede hierom en omdat het doel is zo min mogelijk sluipverkeer door Randwyck te hebben, is het van belang het aantal overtredingen terug te dringen.

Behoud autoluw gebied: Ondanks de overtredingen behoudt Randwyck zijn autoluwe karakter. Dagelijks zijn gemiddeld 68 voertuigen in overtreding. In verhouding tot het totaal aan passages door ontheffinghouders is dit een beperkt aantal (ca. 5,8%). Camerahandhaving betreft een volledige controle (24x7). Het aantal geconstateerde overtredingen bedraagt per locatie minder dan 1 per uur.

Kostenbesparing: Met de pilot worden minder kosten gemaakt aan de administratieve handelingen met betrekking tot schades als gevolg van aanrijding, het energieverbruik⁹ en de (onderhoud)kosten. Een aandachtspunt betreft de huidige inzet van Toezicht en Handhaving voor het leveren van aanvullende bewijslast bij beroepsprocedures.

Minder schades en verkeersonveilige situaties: Vanaf de aanvang van de pilot met camerahandhaving worden aanrijdschades, schades aan zowel pollers als aan motorvoertuigen voorkomen.

Gebruiksvriendelijker: De ontheffingverlening op kenteken waarmee een ontheffing direct geldig is en de gegarandeerde toegang tot de geslotenverklaringen zijn gebruiksvriendelijk. Een gebruiksvriendelijk systeem betekent ook dat voorkomen moet worden dat bezoekers onbewust een overtreding begaan dat automatisch leidt tot een boete. Weggebruikers die onbedoeld een overtreding begaan, zullen de camerahandhaving niet als gebruiksvriendelijk ervaren en zijn sneller geneigd om beroep aan te tekenen.

In de tijd dat de pollers actief waren was het de fysieke aanwezigheid van de poller (obstakel op het wegdek) dat voorkwam dat voertuigen door de geslotenverklaring reden. De pollers zijn met de pilot camerahandhaving uitgeschakeld. De bebording ter hoogte van de geslotenverklaring is aangepast.

⁹ Het energieverbruik is niet geanalyseerd, maar bekend is dat een camera minder energie verbruikt dan een verkeersregelinstallatie met (mechanisch) pollersysteem.



De (weg)inrichting van de geslotenverklaring is niet aangepast. De huidige (weg)inrichting kan worden verbeterd om meer duidelijkheid en herkenbaarheid te geven aan de geslotenverklaringen.

Nalevering van verkeersregels:

Een verkeersmaatregel die niet begrepen wordt of in het verwachtingspatroon van de automobilist ligt, wordt minder goed nageleefd. Een verkeersbord alleen blijkt in de praktijk vaak niet voldoende¹⁰. De naleving van verkeersregels hangt samen met de bekendheid, de acceptatie, de zichtbaarheid, de duidelijkheid, de logica, etc. van de maatregel. In zijn algemeenheid geldt dat:

*De verkeersmaatregel moet duidelijk en herkenbaar zijn: Bij voorkeur is de inrichting van de weg ondersteunend aan de maatregel;

*De verkeersmaatregel maatregel moet logisch zijn: De verkeersmaatregel ligt in het verwachtingspatroon van de automobilist;

*De verkeersmaatregel moet begrijpelijk zijn: De maatregel roept bij weggebruikers geen vragen op (bv. door duidelijke borden);

*De verkeersmaatregel moet eenduidig zijn: Als binnen een klein gebied verschillende geslotenverklaringen voorkomen, is de uitvoering van de diverse geslotenverklaringen bij voorkeur hetzelfde.

¹⁰ Dit blijkt ook uit de resultaten van vergelijkbare locaties waar met camera's gehandhaafd wordt.



5.2 Aanbevelingen

5.2.1 Verbeteren duidelijkheid geslotenverklaring

Het feit dat veel overtredingen éénmalig worden begaan en er dagelijks 68 voertuigen door de geslotenverklaring rijden, kan duiden op de onduidelijkheid van de geslotenverklaring.

Op dit moment worden overtreders *achteraf* gewezen op de overtreding door het sturen van een boete. Het *voorkomen* dat men door de geslotenverklaring rijdt heeft de voorkeur boven het *achteraf* wijzen op de overtreding middels een boete.

Een duidelijkere inrichting van de geslotenverklaringen in Randwyck kan eraan bijdragen om het aantal overtredingen, en daarmee het aantal boetes en beroepsprocedures te minimaliseren. Tot aan de herinrichting van de verkeersstructuur in Randwyck kunnen kleine maatregelen bijdragen aan de duidelijkheid van de verkeersmaatregel. Daarbij wordt gedacht aan:

- De huidige pollerinstallaties inclusief bijbehorende verkeerlichten weg te halen;
- De versmalling ter hoogte van de geslotenverklaring te behouden, waarmee aandacht wordt gevestigd op de geslotenverklaring;
- Een markering(vlak) op het wegdek aan te brengen waar de geslotenverklaring begint, waardoor automobilisten, aanvullend aan de bestaande bebording, worden geattendeerd op (aanwezigheid van) de geslotenverklaring.

5.2.2 Handhaving

Op dit moment kost het aantal ingestelde beroepsprocedures de afdeling Toezicht en Handhaving bovenmatig veel tijd. Geadviseerd wordt om voorlopig bij iedere eerste overtreding een waarschuwingsbrief te versturen¹¹. De voornaamste redenen zijn:

- Op basis van de managementcijfers is de verwachting dat een groot deel van de overtreders de overtreding onbewust maakt. Middels een waarschuwingsbrief worden zij op de hoogte gesteld van hun overtreding;
- Uit onderzoek blijkt dat automobilisten die een waarschuwing hebben ontvangen niet nogmaals een overtreding begaan. Er zijn nauwelijks recidive overtredingen¹² en een waarschuwing draagt substantieel bij aan het verbeteren van de naleving;
- Een waarschuwing leidt niet tot een (tijdrovende) beroepsprocedure. De inschatting is dat door het verzenden van een waarschuwing de afdeling Toezicht en Handhaving tijd bespaart op in het afhandelen van beroepsprocedures.

Als een automobilist na het ontvangen van een waarschuwingsbrief nogmaals in de fout gaat, dan volgt wel een boete. Op het moment dat de optimalisatie van de inrichting is voltooid kan ervoor worden gekozen stringenter te handhaven door aan iedere overtreder direct een boete op te leggen.

In bijlage 4 is een financieel overzicht opgenomen.

¹¹ Een waarschuwingsbrief kan alleen verstuurd worden aan een 'Nederlands kenteken'. Nagedacht zal worden hoe omgegaan wordt met een eerste overtreding door een buitenlands kenteken.

¹² https://ris.delft.nl/internet/vergaderpunt-documenten_3587/item/college-van-bw-evaluatie-kentekentoeegang_65323.html. Aantal recidive overtreders bedraagt na het ontvangen van een waarschuwingsbrief minder dan 4%. Het effect van een waarschuwing op de naleving is gelijk aan een boete.



Bijlage 1 Data-analyse camerahandhaving

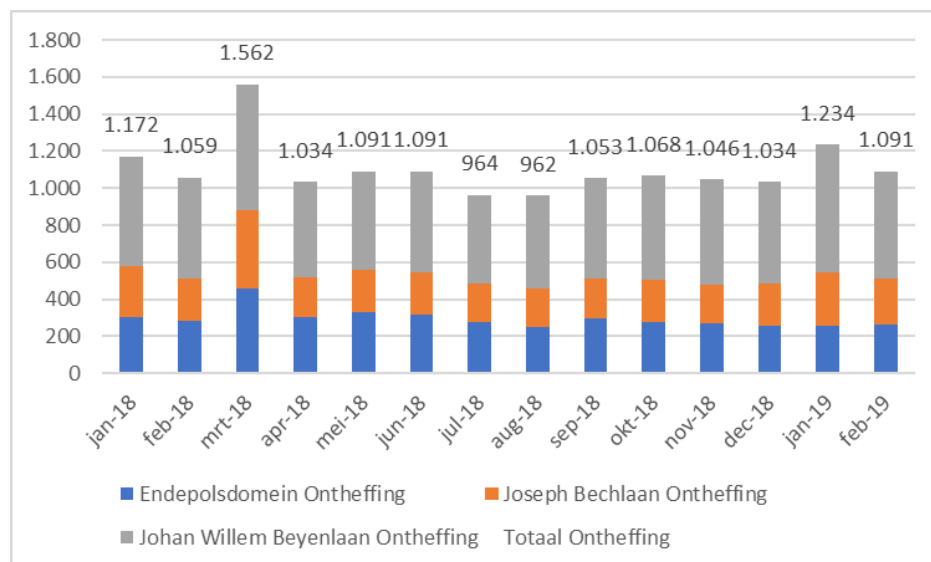
De gebruikte data in deze bijlage is verkregen over de periode van 1 januari 2018 tot 28 februari 2019.

Bijlage 1a - Passages door geslotenverklaringen

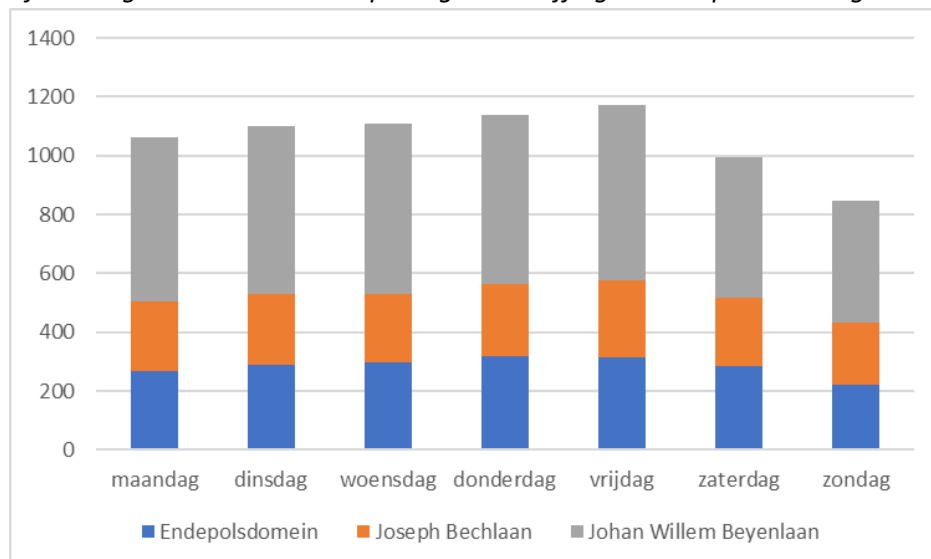
De geslotenverklaringen in Randwyck zijn niet van toepassing voor de ontheffinghouders, te weten lijnbussen, taxi's en enkele (functionele) ontheffinghouders. Zij zijn uitgezonderd van het verbod. Ook geldt dat voertuigen van hulpdiensten op grond de regeling voorrangsvoertuigen (art. 29 RVV) altijd toegang hebben voor spoedeisende medische hulpverlening. Deze kentekens zijn bij de gemeente bekend.

Gedurende de onderzoeksperiode rijden dagelijks gemiddeld 1.110 ontheffinghouders door de geslotenverklaringen. Ruim de helft van dit verkeer (51,1%) passeert de camera op de Johan Willem Beyenlaan. De locaties Endepolsdomein en Josef Bechlaan zijn verantwoordelijk voor resp. 27% en 21%. Op vrijdag rijden de meeste ontheffinghouders door de geslotenverklaringen (gemiddeld 1.175 voertuigen). De zondag is over het algemeen het rustigst.

Afbeelding: Gemiddeld aantal passages ontheffinghouders per maand



Afbeelding: Gemiddeld aantal passages ontheffinghouders per weekdag

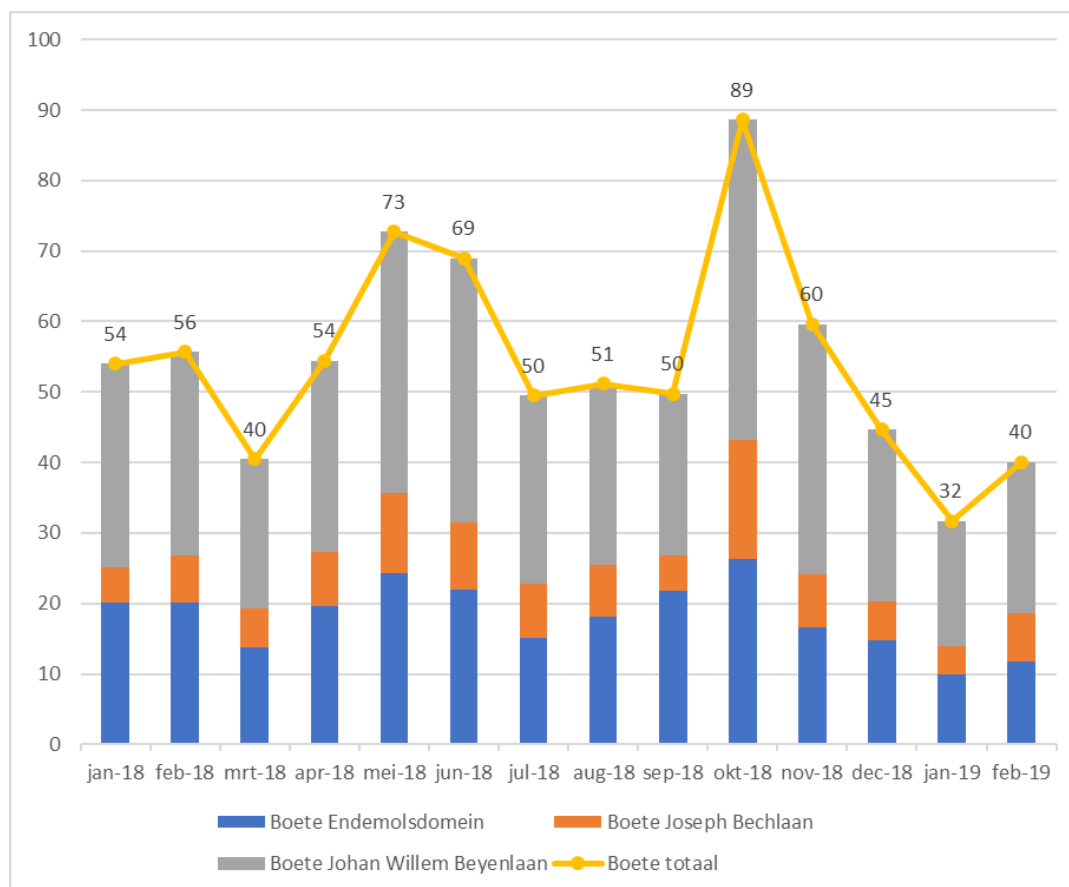




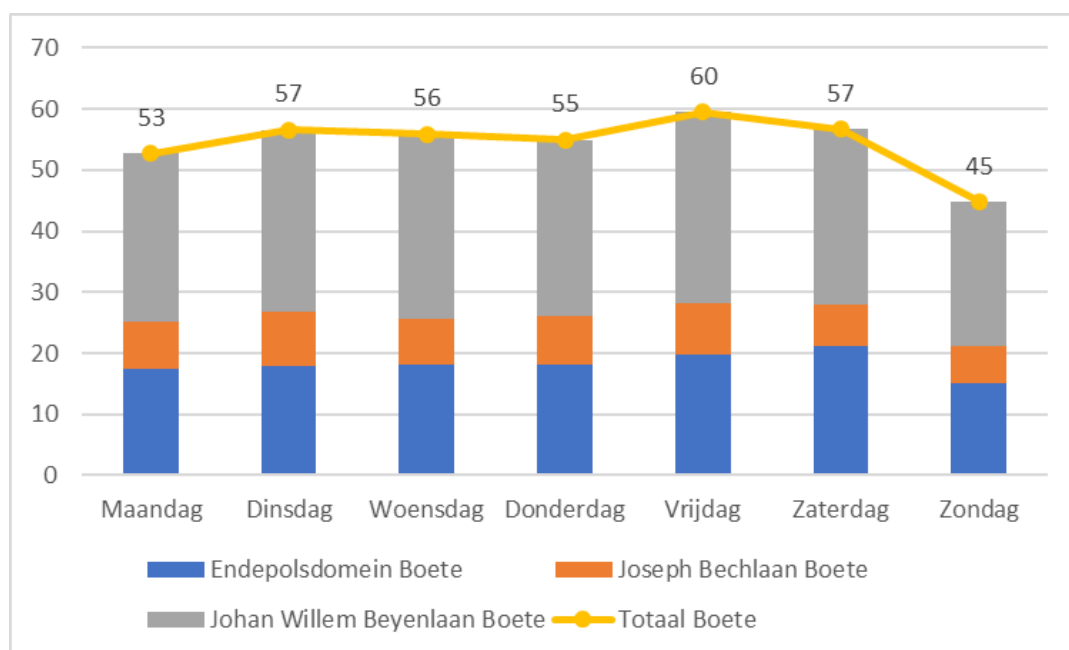
Bijlage 1b - Aantal overtredingen

Het aantal overtredingen bedraagt gedurende de onderzoeksperiode gemiddeld 54 per dag.

Afbeelding: Gemiddeld aantal boetes per dag (per maand)



Afbeelding: Gemiddeld aantal boetes per weekdag

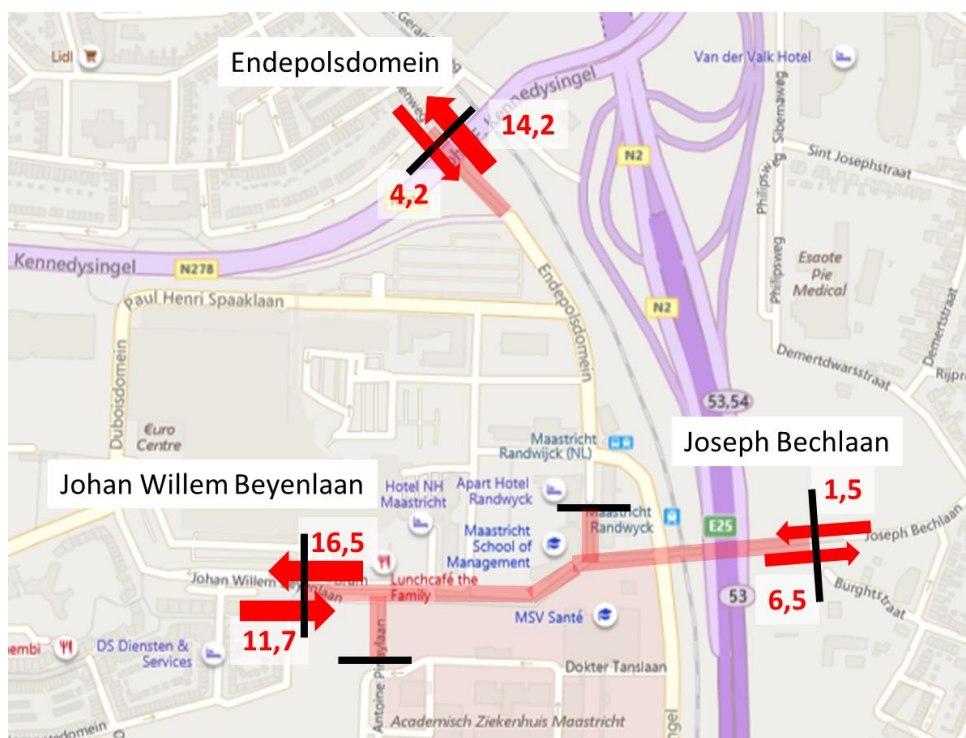




Afbeelding: Gemiddeld aantal passages, boetes en recidive overtreeders per locatie

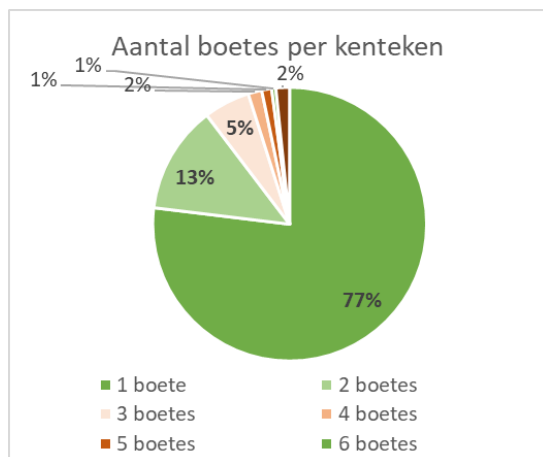
Gemiddeld per dag	Endepols- domein	Joseph Bechlaan	Johan Willem Beyenlaan	Totaal
Gem. aantal passages ontheffinghouders	296	244	564	1.104
Gem. aantal boetes	18	8	29	54
Gem. aantal recidive overtreeders	4	4	7	14
Percentage niet-toegestane passages ten opzichte van het totaal aan passages	6,9%	4,7%	6,0%	5,8%

Afbeelding: Locatie en rijrichting overtreding (gemiddeld aantal per dag)



Bijlage 1c – Recidive overtredingen

Afbeelding: Aantal boetes per kenteken (voertuig).





Bijlage 2 Kosten pollersysteem en camerahandhaving

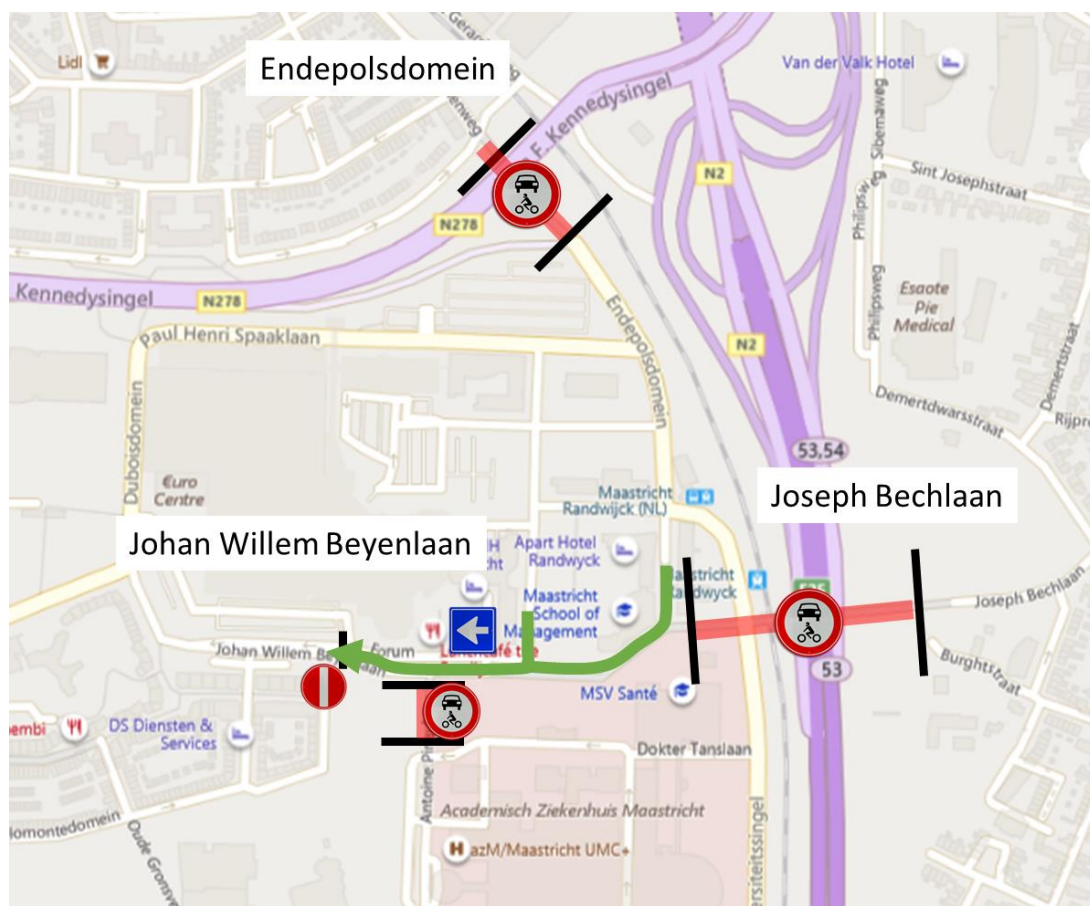
Camerahandhaving (investering)	Kosten per stuk	Totaal
Leveren, plaatsen en bedrijfsklaar opleveren van een camerasysteem	€ 9.700	€ 29.100
Camerahandhaving (jaarlijkse kosten)	Kosten per stuk	Totaal
Backoffice, inclusief hardware en software	€ 500	€ 500
Onderhoudskosten (incl. storingsen, schades en telecommunicatie)	€ 2.500	€ 7.500
Kapitaalslasten investering camerahandhaving (afschrijvingstermijn 7 jaar)		€ 4.200
Totaal jaarlijkse kosten systeem		€ 12.200
Jaarlijkse kosten 1 fte Toezicht en Handhaving		€ 51.200
Totaal jaarlijkse kosten, inclusief inzet Toezicht en Handhaving		€ 63.400

Pollerinstallatie (investering)	Kosten per stuk	Totaal
Leveren, plaatsen en bedrijfsklaar opleveren van een pollersysteem	€ 200.000	€ 600.000
Pollerinstallatie (jaarlijkse kosten)	Kosten per stuk	Totaal
Onderhoudskosten (preventief/correctief onderhoud, incl. storingsen)	-	€ 10.000
Jaarlijkse kosten meldkamer Tunnel Maasboulevard	<i>niet doorberekend</i>	
Jaarlijkse kosten schades door aanrijdingen	-	€ 15.500*
Kapitaalslasten investering pollers (afschrijvingstermijn 15 jaar)		€ 40.000
Totaal jaarlijkse kosten		€ 65.500

*De totale jaarlijkse kosten als gevolg van aanrijdingen op pollers bedraagt in 2015 ca. €180.000, -. Genoemde kosten betreft de kosten die niet kon worden verhaald op de veroorzaker van de schade.



Bijlage 3 Toekomstige verkeersstructuur Randwyck (concept)





Bijlage 4 Financieel

Kosten infrastructurele maatregelen:

Enmalige kosten infrastructurele maatregelen (3 locaties)		
a.	Aanbrengen markering op het wegdek	€ 3.000
b.	Weghalen bestaande pollersinstallaties	
	Verwijderen masten en detectielussen	€ 6.000
	Leveren en plaatsen kleinere kast (t.b.v. energie-aansluiting)	€ 4.500
	Beschilderen elektriciteitskast en voorzien anti-aanplak laag	€ 750
	Verwijderen automaatkast en pollerininstallatie	€ 10.800
Totaal		€ 25.050

De infrastructurele maatregelen worden begroot op ca. € 25.000, -.

Kosten waarschuwingsbrieven:

Het verzenden van een waarschuwingsbrief gebeurt op kosten van de gemeente. In tegenstelling tot een boete die wordt verstuurd en geïncasseerd door het CJIB.

De businesscase voor het verzenden van waarschuwingsbrieven ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

- Maandelijks worden 1.300 boetes¹³ opgelegd;
- Uitsluitend in geval sprake is van een eerste overtreding ontvangt men een waarschuwingsbrief. 77% van de overtredingen blijkt een 'eenmalige' overtreding. Recidive overtreeders ontvangen daarna een boete;
- Door een duidelijkere situatie op straat (door het aanbrengen van markering en het weghalen van de pollers) verwachten we na verloop van tijd een afname van 40% van het aantal overtredingen.
- Bovenstaande betekent dat we gemiddeld ca. 600 waarschuwingsbrieven per maand zullen versturen. Op basis van marktconforme tarieven bedragen de kosten voor het verzenden van waarschuwingsbrieven ca. **€ 12.000,-** per jaar.

Op dit moment kost het afhandelen van beroepsprocedures de afdeling Toezicht en Handhaving bovenmatig veel tijd. De huidige inzet van BOA-capaciteit voor de camerahandhaving in Randwyck wordt ingeschat op 1 fte (zie bijlage 2 'Kosten camerahandhaving'). Een belangrijk deel van deze tijdsbesteding is nodig voor het afhandelen van beroepsprocedures¹⁴ (ca. 32 uur). De overige tijdsbesteding is voor het controleren van overtreedersbeelden en het uitvoeren van een maandelijks bordenschouw (ca. 8 uur). Door een eerste overtreding af te doen met een waarschuwingsbrief is het de verwachting dat Toezicht en Handhaving minder tijd kwijt is aan het afhandelen van beroepsprocedures:

- Door het verzenden van waarschuwingsbrieven verwachten we een afname in het aantal beroepsprocedures, recht evenredig aan de afname van het aantal opgelegde boetes (77% minder boetes);
- Door de duidelijke situatie op straat verwachten we een afname van 40% van het aantal overtredingen. Deze afname heeft vooral betrekking op automobilisten die in de huidige situatie 'per ongeluk' in de fout gaan (1^e overtredingen). De afname onder de recidive overtreeders zal minder groot zijn. Aanname is een afname van 30% van het aantal boetes bij recidive overtreeders door een duidelijkere situatie op straat;

¹³ Dit betreft het gemiddeld aantal boetes over de periode november 2018 tot en met februari 2019.

¹⁴ Verzoek tot informatievertrekking aan de gemeenten vanuit het parket CVOM;



- De tijdsbesteding voor het afhandelen van beroepsprocedures zal hierdoor op termijn met ruim 80% dalen. Hierdoor zal straks geen 32 uur nodig zijn voor het afhandelen van beroepsprocedures, maar ca. 6 uur per week. Op basis van de kosten voor 1 fte (ca. € 51.200,-) betekent dit een kostenreductie van ca. **€ 30.000,-** aan uren.