

Vervolgonderzoek Verkeer

*Inspectieonderzoek van de Raad voor de rechtshandhaving
naar de opvolging van de aanbevelingen in het onderzoek
Verkeerscontrole*

Vervolgonderzoek Verkeer

Inspectieonderzoek van de Raad voor de Rechtshandhaving naar de opvolging van de aanbevelingen in het onderzoek Verkeerscontrole

Voorwoord

Voor u ligt het rapport Vervolgonderzoek Verkeer, waarin de Raad voor de rechtshandhaving (hierna: Raad) verslag doet van de opvolging van de aanbevelingen uit het inspectieonderzoek Verkeerscontrole Curaçao (2017). Dit vervolgonderzoek is uitgevoerd in het kader van de toezichthoudende taak van de Raad en heeft als doel inzicht te geven in de voortgang, de ervaren knelpunten en de mate waarin structurele verbeteringen zijn gerealiseerd.

Het rapport laat zien dat meer dan de helft van de aanbevelingen niet of slechts gedeeltelijk is opgevolgd. Dit baart de Raad zorgen, aangezien verkeersveiligheid direct raakt aan de bescherming van burgers en de leefbaarheid op Curaçao.

De Raad vertrouwt erop dat de betrokken organisaties zich met inzet zullen inspannen om de aanbevelingen die tot op heden niet of slechts gedeeltelijk zijn uitgevoerd, alsnog op de kortst mogelijke termijn te realiseren.

De Raad bedankt de personen die een bijdrage hebben geleverd aan dit inspectieonderzoek.

DE RAAD VOOR DE RECHTSHANDHAVING

mr. E.R.A. Morillo, voorzitter

mr. M.R. Clarinda

mr. M.I. Koelewijn

Colofon

Uitgever: Raad voor de rechtshandhaving

Jaar: 2026

Maand: juli

Plaats: Willemstad, Curaçao

Vindplaats Internet: www.raadrh.com

Inhoudsopgave

AFKORTINGENLIJST.....	5
SAMENVATTING EN AANBEVELINGEN	6
1. INLEIDING	10
1.1. AANLEIDING	10
1.2. DOELSTELLING.....	10
1.3. CENTRALE VRAAG	10
1.4. AFBAKENING VAN HET ONDERZOEK	10
1.5. TOETSINGSKADER.....	10
1.6. ONDERZOEKSAANPAK.....	11
1.7. LEESWIJZER	12
2. BEVINDINGEN EN BEOORDELING	13
2.1. WETGEVING.....	13
2.1.1. Bevindingen.....	13
2.1.2. Beoordeling	13
2.2. BELEID.....	14
2.2.1. Bevindingen.....	14
2.2.2. Beoordeling	14
2.3. INTEGRALE AANPAK.....	15
2.3.1. Bevindingen.....	15
2.3.2. Beoordeling	16
2.4. MIDDELEN	17
2.4.1. Bevindingen.....	17
2.4.2. Beoordeling	18
2.5. KENNIS EN EXPERTISE	19
2.5.1. Bevindingen.....	19
2.5.2. Beoordeling	21
2.6. PROCESSEN EN PROCEDURES.....	21
2.6.1. Bevindingen.....	21
2.6.2. Beoordeling	22
2.7. RESULTATEN	22
2.7.1. Bevindingen.....	22
2.7.2. Beoordeling	23
3. SLOTBESCHOUWING EN BEANTWOORDING ONDERZOEKSVRAAG.....	25
3.1. SLOTBESCHOUWING	25
3.2. BEANTWOORDING ONDERZOEKSVRAAG.....	25
4. AANBEVELINGEN	28

Afkortingenlijst

HIT	High Impact Team
Minister	Minister van Justitie
OM	Openbaar Ministerie
OvJ	Officier van Justitie
UOOW	Uitvoeringsorganisatie openbare werken
URO&P	Uitvoeringsorganisatie ruimtelijke ordening en planning
UV	Unit Verkeer
VVRP	Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning
VVV	Vereniging voor Veilig Verkeer op Curaçao
WVVC	Wegenverkeersverordening Curaçao

Samenvatting en aanbevelingen

De Raad gaat in dit onderzoek na in hoeverre opvolging en uitvoering is gegeven aan de aanbevelingen uit het onderzoeksrapport 'Verkeerscontrole Curaçao'.

De centrale onderzoeksvraag luidt als volgt:

In hoeverre is er uitvoering gegeven aan de aanbevelingen van de Raad uit het onderzoeksrapport Verkeerscontrole Curaçao?

Wetgeving

Aanbeveling 5

Een knelpunt bij de uitvoering van de aanbeveling om het traject tot vaststelling van wetgeving af te ronden is, het tekort aan wetgevingsjuristen.

Beleid

Aanbeveling 7

Er is een plan "Verkenning en Programma Verkeersveiligheid" opgesteld en goedgekeurd door de minister.

Integrale aanpak

Aanbevelingen 1,2,11 en 12

Ondanks de raakvlakken tussen deze instanties en het Ministerie van Justitie op het gebied van verkeersveiligheid is de samenwerking tot nu toe, zo blijkt uit het onderzoek, slechts incidenteel.

Middelen

Aanbevelingen 3,6,8, 9 en 10

Het KPC beschikt nog niet over digitale apparatuur om achteraf de snelheid waarmee een voertuig heeft gereden te meten of om een remproef uit te voeren. Het apparaat waarmee achteraf, op basis van remsporen, de snelheid van een voertuig kan worden bepaald -ZTA digital force genaamd- wordt volgens respondent waarschijnlijk binnen enkele weken geleverd. Er is nog geen applicatie Verkeer in het computersysteem. Deze applicatie bevindt zich nog in de ontwerpfase.

Kennis en expertise

Aanbevelingen 4, 10, 17 en 18

In wederhoor heeft de minister te kennen gegeven dat het ministerie het voortouw heeft genomen bij het opstellen van "Na kaminda: Een plan van aanpak verkeersveiligheidseducatie op Curaçao 2024-2030", dat is goedgekeurd. De Raad heeft kennisgenomen van dit plan.

Opleidingen staan, aldus de minister, gepland; verdere uitvoering blijft afhankelijk van middelen. Kennisdeling via cursussen en internationale conferenties, waar *best practices* worden uitgewisseld is van belang voor verdere professionalisering.

Processen en procedures

Aanbevelingen 14 en 15

Uit het onderzoek blijkt dat onlangs zes medewerkers van de Unit Verkeer (UV) de speerpunten projectmatig moeten aanpakken door te analyseren welke de mogelijke oorzaken zijn van de knelpunten. Het is ook de bedoeling dat de richtlijnen binnenkort binnen het gehele korps bekend worden gemaakt.

Resultaten

Aanbevelingen 13, 19 en 20

Er zijn nog geen prestatie indicatoren vastgesteld in de jaarplannen. De Raad heeft hiervoor geen plausibele verklaring kunnen vinden. De Raad beschouwt het ontbreken van een evaluatie van de resultaten van verkeerscontroles als een onbenutte mogelijkheid tot kwaliteitsverbetering.

Dit is het overzicht van de stand van zaken rond de opvolging van de aanbevelingen uit 2017.

	Aanbeveling	Status
Algemeen:		
1.	Intensiveer op korte termijn de samenwerking met het ministerie van VVRP en overweeg daarvoor een (ministerie overstijgende) stuurgroep in te stellen.	Opgevolgd
2.	Bevorder op korte termijn ministerie overstijgende overleg tussen partners.	Opgevolgd
3.	Maak op korte termijn concrete afspraken met het extern bedrijf en de stichting over het beheer van het Actpo-lsysteem en verstrekking van managementinformatie.	Opgevolgd
4.	Draag zorg om op korte termijn voorlichtingscampagnes uit te voeren en overweeg om de VVV daarbij te betrekken om onder meer educatie (training) te verzorgen.	Niet opgevolgd
5.	Rond af op middellange termijn het traject tot vaststelling van de wetgeving (landsverordening WVVC en uitvoeringsbesluiten).	Niet opgevolgd
6.	Draag zorg op middellange termijn voor de aanschaf van adequate middelen om alcoholcontroles (fieldtesters en ademanalyseapparaat) uit te voeren. Overweeg daarbij om op termijn andere geavanceerde technologische middelen aan te schaffen, zoals digitale apparatuur om achteraf de snelheid waarmee een voertuig gereden heeft te meten of om een remproef uit te voeren.	Deels opgevolgd
7.	Stel samen met het ministerie van VVRP op middellange termijn een strategisch verkeersbeleid op.	Opgevolgd
8.	Draag zorg voor voldoende financiële middelen en tijdige planning om ijkings van snelheidsmeters tijdig uit te voeren.	Opgevolgd
9.	Zet het pilot camera project voort.	Opgevolgd

10.	Stel de noodzaak om verkeerskundigen en een planoloog bij respectievelijk de UOOW en URO&P te hebben onder de aandacht van de betrokken minister.	Opgevolgd
Ten aanzien van het OM:		
11.	Bevorder op korte termijn de samenwerking met de UOOW, URO&P en de VVV.	Niet opgevolgd
Ten aanzien van het KPC:		
12.	Bevorder op korte termijn samenwerking met de UOOW, URO&P en de VVV.	Opgevolgd
13.	Stel in de jaarplannen de concrete prestatie indicatoren vast.	Niet opgevolgd
14.	Draag zorg op korte termijn om verkeerscontroles op de speerpunten structureel te borgen.	Niet opgevolgd
15.	Draag zorg op korte termijn om de richtlijnen korps breed onder het personeel bekend te maken.	Niet opgevolgd
16.	Voer op middellange termijn een applicatie “verkeer” in het computersysteem die optimale gegevens ten aanzien van de speerpunten kan produceren.	Niet opgevolgd
17.	Draag zorg voor verkeerscursussen ten behoeve van het personeel.	Niet opgevolgd
18.	Draag zorg om het personeel van de UV de internationale ontwikkelingen in het verkeer te laten volgen.	Niet opgevolgd
19.	Monitor structureel de vorderingen.	Opgevolgd
20.	Evalueer de resultaten van de verkeerscontroles.	Niet opgevolgd

Aanbevelingen

Implementeer de nog niet (volledig) uitgevoerde aanbevelingen, te weten:

Aan de Minister van Justitie

Algemeen:

1. Draag zorg om op korte termijn voorlichtingscampagnes uit te voeren en overweeg om de VVV daarbij te betrekken om onder meer educatie (training) te verzorgen.
2. Rond af op middellange termijn het traject tot vaststelling van de wetgeving (landsverordening WVVC en uitvoeringsbesluiten).
3. Overweeg om op termijn andere geavanceerde technologische middelen aan te schaffen, zoals digitale apparatuur om achteraf de snelheid waarmee een voertuig gereden heeft te meten of om een remproef uit te voeren.

Ten aanzien van het OM:

4. Bevorder op korte termijn de samenwerking met de UOOW, URO&P en de VVV.

Ten aanzien van het KPC:

5. Bevorder op korte termijn samenwerking met de UOOW, URO&P en de VVV.
6. Stel in de jaarplannen de concrete prestatie indicatoren vast.
7. Draag zorg op korte termijn om verkeerscontroles op de speerpunten structureel te borgen.
8. Draag zorg op korte termijn om de richtlijnen korps breed onder het personeel bekend te maken.
9. Voer op middellange termijn een applicatie “verkeer” in het computersysteem die optimale gegevens ten aanzien van de speerpunten kan produceren.
10. Draag zorg voor verkeerscursussen ten behoeve van het personeel.
11. Draag zorg om het personeel van de UV de internationale ontwikkelingen in het verkeer te laten volgen.
12. Evalueer de resultaten van de verkeerscontroles.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De inspecties van de Raad voor de rechtshandhaving (de Raad) hebben betrekking op de effectiviteit, de kwaliteit van de taakuitoefening en het beheer. De Raad heeft in zijn jaarplan voor 2024 opgenomen om een vervolgonderzoek te verrichten over verkeer¹.

Met het oog op de veiligheid in het verkeer heeft de Raad in 2016 een inspectieonderzoek uitgevoerd naar verkeerscontroles. Efficiënte handhaving op geprioriteerde verkeersthema's bleek onmogelijk wegens het ontbreken van wetgeving op die specifieke onderwerpen. Ook concludeerde de Raad dat het aan samenwerking ontbrak tussen de partners (de ministeries van Verkeer Vervoer en Ruimtelijke Planning (VVRP) en Justitie en de Vereniging Veilig Verkeer). De Raad constateerde dat het Ministerie van Justitie onvoldoende in staat was om de verkeersveiligheid optimaal te borgen om onder meer het aantal slachtoffers in het verkeer te verminderen. De Raad deed aanbevelingen aan de minister van Justitie (minister) waaronder ook specifieke aanbevelingen ten aanzien van het Openbaar Ministerie (OM) en het Korps Politie Curaçao (KPC). Hoewel het KPC en het OM het verkeer aangewezen hebben als prioritair veiligheidsthema en daar in hun beleidsplannen acties aan verbinden, is verkeersveiligheid anno 2026 nog immer een punt van zorg voor veel verkeersdeelnemers.

1.2. Doelstelling

De Raad gaat na in hoeverre opvolging en uitvoering is gegeven aan de aanbevelingen die de Raad uit het onderzoeksrapport 'Verkeerscontrole Curaçao' uit 2017 heeft gegeven.

1.3. Centrale vraag

De centrale onderzoeksvraag luidt als volgt:

In hoeverre is er uitvoering gegeven aan de aanbevelingen van de Raad uit het onderzoeksrapport Verkeerscontrole Curaçao?

1.4. Afbakening van het onderzoek

Dit onderzoek heeft betrekking op de periode van 2017 tot en met december 2025.

1.5. Toetsingskader

Als toetsingskader hanteert de Raad de aanbevelingen uit het inspectieonderzoek 'Verkeerscontrole Curaçao'.

¹ Vanwege capaciteitsgebrek moest de Raad keuzes maken waardoor het onderzoek later is verricht. Jaarlijks wordt in de Staat voor de Rechtshandhaving, de stand van zaken van de onderzoeken vermeld.

Deze aanbevelingen zijn:

Algemeen

1. Intensiveer op korte termijn de samenwerking met het ministerie van VVRP en overweeg daarvoor een (ministerie overstijgende) stuurgroep in te stellen.
2. Bevorder op korte termijn ministerie overstijgende overleg tussen partners.
3. Maak op korte termijn concrete afspraken met het extern bedrijf en de stichting over het beheer van het Actpol-systeem en verstrekking van managementinformatie.
4. Draag zorg om op korte termijn voorlichtingscampagnes uit te voeren en overweeg om de VVV daarbij te betrekken om onder meer educatie (training) te verzorgen.
5. Rond af op middellange termijn het traject tot vaststelling van de wetgeving (landsverordening Wegenverkeersverordening Curaçao (WVVC) en uitvoeringsbesluiten).
6. Draag zorg op middellange termijn voor de aanschaf van adequate middelen om alcohol controles (fieldtesters en ademanalyseapparaat) uit te voeren. Overweeg daarbij om op termijn andere geavanceerde technologische middelen aan te schaffen, zoals digitale apparatuur om achteraf de snelheid waarmee een voertuig gereden heeft te meten of om een remproef uit te voeren.
7. Stel samen met het ministerie van VVRP op middellange termijn een strategisch verkeersbeleid op.
8. Draag zorg voor voldoende financiële middelen en tijdige planning om ijkking van snelheidsmeters tijdig uit te voeren.
9. Zet het pilot camera project voort.
10. Stel de noodzaak om verkeerskundigen en een planoloog bij respectievelijk de UOOW en URO&P te hebben onder de aandacht van de betrokken minister.

Ten aanzien van het OM

11. Bevorder op korte termijn de samenwerking met de UOOW, URO&P en de VVV.

Ten aanzien van het KPC

12. Bevorder op korte termijn samenwerking met de UOOW, URO&P en de VVV.
13. Stel in de jaarplannen de concrete prestatie indicatoren vast.
14. Draag zorg op korte termijn om verkeerscontroles op de speerpunten structureel te borgen.
15. Draag zorg op korte termijn om de richtlijnen korps breed onder het personeel bekend te maken.
16. Voer op middellange termijn een applicatie “verkeer” in het computersysteem die optimale gegevens ten aanzien van de speerpunten kan produceren.
17. Draag zorg voor verkeerscursussen ten behoeve van het personeel.
18. Draag zorg om het personeel van de Unit Verkeer (UV) de internationale ontwikkelingen in het verkeer te laten volgen.
19. Monitor structureel de vorderingen.
20. Evalueer de resultaten van de verkeerscontroles.

1.6. Onderzoeksaanpak

Dit onderzoek is uitgevoerd aan de hand van het interviewen van de relevante (keten)partners.

Het onderzoek is volgens onderstaande fasen uitgevoerd:

- 1) Informatie verzameling:
Uitvoeren van interviews.
- 2) Analyse en rapportage:
Analyseren van de verzamelde informatie en opstellen van het concept inspectierapport.
- 3) Wederhoor en vaststelling:
De geïnterviewden en de minister zijn in de gelegenheid gesteld om te reageren op de conceptrapportage. De opmerkingen zijn verwerkt in het rapport voor zover daar aanleiding toe was.

1.7. Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk worden in hoofdstuk twee de onderzoeksbevindingen gepresenteerd en geanalyseerd. In hoofdstuk drie volgen de slotbeschouwing en de beantwoording van de onderzoeksvraag. Hoofdstuk vier bevat de aanbevelingen aan de minister.

2. Bevindingen en beoordeling

Om een duidelijk overzicht te kunnen geven van de status van de opvolging van de bevindingen, zijn deze gerangschikt onder de aspecten wetgeving, beleid, integrale aanpak, middelen, kennis en expertise, en processen en procedures. In elke paragraaf van dit hoofdstuk vermeldt de Raad een aspect met de daarbij behorende aanbeveling(en), waarna de Raad de bevindingen van 2025 vermeldt, inclusief de stand van opvolging van de aanbevelingen.

2.1. Wetgeving

2.1.1. Bevindingen

Uit het onderzoek uit 2017 blijkt dat de wetgeving een aantal onderwerpen onvoldoende borgt en dat bepaalde aspecten niet wettelijk zijn geregeld. Zo ontbreekt een regeling inzake kentekenaansprakelijkheid, waardoor het effectief aanpakken van overtredingen zoals het rijden door rood licht en snelheidsovertredingen wordt bemoeilijkt. Er is geen wettelijke verplichting voor bestuurders van quads om een helm te dragen, noch een regeling voor het afnemen van speeksel ter vaststelling van het gebruik van verboden substanties. Daarnaast ontbreken een landsbesluit inzake het kentekenregister en een variant op de Nederlandse Wet Mulder, waarmee verkeersovertredingen via een bestuursrechtelijk kanaal kunnen worden afgehandeld.

Aanbeveling (nummer 5) uit 2017

5. Rond af op middellange termijn het traject tot vaststelling van de wetgeving (landsverordening WVVC en uitvoeringsbesluiten).

Bevinding 2025

Deze aanbeveling is niet opgevolgd.

Een knelpunt bij de uitvoering van deze aanbeveling is, volgens een geïnterviewde van het Ministerie van Justitie, het tekort aan wetgevingsjuristen. In wederhoor heeft de minister te kennen gegeven dat er door het ministerie stappen zijn gezet om vacatures open te stellen en wetgevingsjuristen aan te trekken en te behouden. Evenwel betreft dit, zo stelt de minister, een complexe materie.

Onlangs is er een werkgroep opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers van het Ministerie van Justitie en het Ministerie van VVRP, die werkt aan de conceptwetgeving.

Het concept Wegenverkeersverordening is opgesteld door een werkgroep onder leiding van het Ministerie van VVRP en bevindt zich momenteel nog bij dat ministerie voor verdere afhandeling.

De ministers van Justitie en VVRP hebben daarnaast aangegeven, aldus deze geïnterviewde, prioriteit te willen geven aan verkeersveiligheid. In dat kader is het Ministerie van Justitie bezig met een inventarisatie van alle (andere) wetten die op de plank liggen, zodat op basis van een prioriteitenlijst gericht aan de verdere uitwerking kan worden gewerkt.

2.1.2. Beoordeling

Het uitblijven van wetgeving heeft tot gevolg dat adequate handhaving niet mogelijk is omdat er geen geactualiseerde regelgeving beschikbaar is waarop toezicht kan worden gehouden. De Raad is van

oordeel dat de minister in overleg met zijn collega van VVRP moet bewerkstelligen dat de wetgeving tot stand komt. De Raad vertrouwt erop dat de nieuwe werkgroep dit traject zo snel mogelijk zal afronden.

2.2. Beleid

2.2.1. Bevindingen

Uit onderzoek uit 2017 blijkt dat er geen (integraal) strategisch beleid over verkeersveiligheid is opgesteld.

Aanbeveling (nummer 7) uit 2017

7. Stel samen met het ministerie van VVRP op middellange termijn een strategisch verkeersbeleid op.

Bevinding 2025

Deze aanbeveling is opgevolgd.

Er is een plan “*Verkenning en Programma Verkeersveiligheid*” opgesteld en goedgekeurd door de minister. De Raad heeft kennisgenomen van dit plan. Het plan bevat een verkenning van verkeersongevallen en een integraal programma om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Het programma benadrukt dat verkeersveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid is van overheid, politie, onderwijs, maatschappelijke organisaties en weggebruikers. De aanpak is gebaseerd op internationale *best practices* en berust op vier pijlers: educatie, handhaving, infrastructuur (*engineering*) en evaluatie. Educatie wordt gezien als essentieel om verkeersgedrag structureel te verbeteren, vanaf jonge leeftijd en gedurende de gehele levensloop. Het programma voorziet in:

- Structurele verkeerseducatie op scholen en voor bestuurders.
- Versterking van handhaving en naleving van verkeersregels.
- Verbetering van infrastructuur en verkeerssystemen.
- Gerichte interventies voor risicogroepen, zoals jonge bestuurders en overtredders.
- Monitoring, evaluatie en samenwerking tussen alle betrokken partners.

Het programma sluit aan bij internationale doelstellingen, waaronder de doelstelling van de Verenigde Naties om het aantal verkeersdoden en gewonden aanzienlijk te verminderen. Met het goedkeuren van dit programma heeft het ministerie prioriteit gegeven aan beleidsontwikkeling en de eerste stappen gezet om dit beleid uit te voeren, aldus de minister in wederhoorfase.

2.2.2. Beoordeling

De Raad is content dat inmiddels het plan “*Verkenning en Programma Verkeersveiligheid*” is goedgekeurd. Dit plan bevat immers onder meer belangrijke maatregelen en sluit aan bij internationale *best practices*. Ook bevat het plan een brede langetermijnvisie en duidelijk geformuleerde doelstellingen.

2.3. Integrale aanpak

2.3.1. Bevindingen

Uit het eerdergenoemde onderzoek blijkt dat de verantwoordelijkheden met betrekking tot verkeersveiligheid binnen de overheid zijn verdeeld over de ministeries van Justitie en VVRP. Het OM en het KPC zijn belast met de handhaving van de verkeerswetgeving. De afdeling Executie van het OM is onder meer verantwoordelijk voor het innen van verkeersboetes.

De Uitvoeringsorganisatie Openbare Werken (UOOW), vallend onder het ministerie van VVRP, draagt zorg voor de openbare werken, waaronder infrastructuur, verkeer en wegenbouwkundige aspecten. Daarnaast is de Uitvoeringsorganisatie Ruimtelijke Ordening en Planning (URO&P) belast met ruimtelijke planning.

Verder is er een Vereniging Veilig Verkeer (VVV) die zich inzet voor het bevorderen van verkeersveiligheid, zowel zelfstandig als in samenwerking met andere verenigingen, autoriteiten en particulieren.

Aanbevelingen (nummer 1, 2, 11 en 12) uit 2017

1. Intensiveer op korte termijn de samenwerking met het ministerie van VVRP en overweeg daarvoor een (ministerie overstijgende) stuurgroep in te stellen.
2. Bevorder op korte termijn ministerie overstijgend overleg tussen partners.
11. Bevorder op korte termijn de samenwerking met de UOOW, URO&P en de VVV (ten aanzien van het OM).
12. Bevorder op korte termijn de samenwerking met de UOOW, URO&P en de VVV (ten aanzien van het KPC).

Bevinding 2025

Aanbevelingen nr. 1, nr. 2 en nr. 12 zijn opgevolgd. Aanbeveling nr. 11 is niet opgevolgd.

Zoals hierboven aangegeven zijn de verantwoordelijkheden binnen de overheid ten aanzien van de verkeersveiligheid verdeeld over de ministeries van Justitie en van VVRP. Uit het onderzoek blijkt dat er tot nu toe geen structurele, ministerie-overstijgende stuurgroep bestaat. Het Ministerie van Justitie heeft ervoor gekozen om de problematiek themagericht aan te pakken door per thema ad-hoc stuurgroepen te vormen, in plaats van één overkoepelende stuurgroep. (*aanbevelingen 1 en 2*)

Volgens een geïnterviewde van het Ministerie van VVRP was er in elk geval tot 2021, een verkeersveiligheid audit team. Dit team is niet meer actief, mede vanwege de pensionering van een aantal leden. Medewerkers van de Uitvoeringsorganisatie ruimtelijke ordening en planning (URO&P), UOOW en Uitvoeringsorganisatie Verkeer en Vervoer, en een aantal verkeerspolitieagenten maakten deel uit van dit team.

Het team nam kennis van alle onveilige verkeerssituaties en rapporteerde daarover. Het team adviseerde het OM en de minister over mogelijke wijzigingen. Zo heeft het team bijvoorbeeld geadviseerd om een rotonde ter hoogte van de Santa Rosaweg te plaatsen voor de efficiëntie en veiligheid in het verkeer. Dit advies werd toen goedgekeurd op basis van het beleid van de minister van VVRP.

De aanbevelingen nummers 11 en 12 richten zich op de samenwerking tussen het Ministerie van Justitie, de UOOW, de URO&P en de VVV. Die aanbevelingen werden gegeven aan de minister ten aanzien van het OM en het KPC. De UOOW is verantwoordelijk voor de zorg voor openbare werken, waaronder infrastructuur en verkeersaspecten. De URO&P houdt zich bezig met ruimtelijke planning. De VVV heeft als doel om de verkeersveiligheid te bevorderen, zowel zelfstandig als in samenwerking met andere verenigingen, autoriteiten en particulieren (artikel 3, eerste lid statuten).

Het OM heeft geen informatie kunnen terugvinden over de inspanningen die tussen 2017 en 2021 zijn verricht om een samenwerking met het Ministerie van VVRP aan te gaan. In juni 2023 waren de verkeersofficier van justitie, de parketsecretaris belast met verkeerszaken en de beleidsmedewerker aanwezig bij een presentatie bij de minister. Ook de minister van VVRP was daarbij aanwezig. De op te richten onafhankelijke organisatie 'Road Watch' heeft destijds haar plannen voor een verkeerssteam gepresenteerd. Het OM is in afwachting van vervolgspraken.

Ondanks de raakvlakken tussen deze instanties en het Ministerie van Justitie op het gebied van verkeersveiligheid is de samenwerking tot nu toe, zo blijkt uit het onderzoek, slechts incidenteel geweest. Het OM stelt in wederhoor dat het primair belast is met strafrechtelijke handhaving en vervolging van strafbare feiten, waaronder verkeersmisdrijven en dat beleidsbevordering op uitvoeringsniveau buiten deze rol valt.

Verder stelt het OM dat het geen regie- of coördinatietaak heeft ten aanzien van verkeersbeleid of verkeersveiligheid en dat het niet beschikt over een bestuurlijke aansturingsrelatie ten opzichte van de UOOW, URO&P en de VVV. Het OM is, zo stelt het verder, niet de aangewezen partij om samenwerking op beleids- of uitvoeringsniveau in casu te organiseren. Samenwerking kan aldus het OM uitsluitend aan de orde zijn wanneer dit noodzakelijk is voor de uitvoering van concrete strafrechtelijke taken, zoals informatie-uitwisseling of ketenafstemming in het kader van handhaving, opsporing en vervolging, en dan binnen de bestaande overlegstructuren en wettelijke kaders. Gelet op de beschikbare capaciteit en de prioritering van de kerntaken is het voor het OM niet doelmatig om samenwerkingstrajecten te initiëren die niet rechtsreeks samenhangen met de strafrechtelijke taakuitoefening.

De verantwoordelijkheid voor het initiëren of opzetten van structurele samenwerking tussen genoemde uitvoeringsorganisaties ligt primair bij de daartoe aangewezen beleidsorganisaties van het ministerie van Justitie en VVRP, dan wel bij de betrokken organisaties zelf. Op basis hiervan is het OM van oordeel dat aanbeveling 11 buiten de reikwijdte van zijn verantwoordelijkheid valt en om die reden niet door het OM dient te worden opgevolgd.

In wederhoor heeft de minister gesteld dat het KPC binnen de handhaving structureel contact onderhoudt met diverse diensten, zowel ministerie breed als ministerie-overstijgend. Specifiek voor verkeersveiligheid is volgens de minister samenwerking zichtbaar geweest tijdens jaarlijks terugkerende evenementen (zoals Karnaval en Seú), gedurende COVID-19 en naar aanleiding van ernstige verkeersongevallen, waarbij gezamenlijk naar oplossingen is gezocht.

Daarnaast zijn een stuurgroep en een werkgroep ingericht en is een auditteam actief, waarbij verkeerspolitieagenten zijn betrokken. Deze ontwikkelingen duiden, zo stelt de minister, op een groeiend besef van gedeelde verantwoordelijkheid en een meer integrale aanpak. (*aanbevelingen 11 en 12*)

2.3.2. Beoordeling

De Raad is van oordeel dat verkeer een ministerie overstijgend onderwerp is dat samenwerking tussen de ministeries van Justitie en van VVRP vereist. Het is noodzakelijk dat er periodiek overleg plaatsvindt

om de kwaliteit van het beleid te waarborgen. Door samenwerking tussen verschillende instanties worden verkeersmaatregelen beter op elkaar afgestemd, wat zorgt voor een coherente strategie ten gunste van de weggebruiker. Een integrale aanpak maakt het mogelijk om verkeersveiligheidsproblemen vanuit verschillende perspectieven te analyseren, wat leidt tot een vollediger begrip van de oorzaken en mogelijke oplossingen. De Raad betreurt dat aanbeveling nr. 11 niet is opgevolgd.

Alle organisaties hebben hierin een rol. In het bijzonder binnen de justitiële keten rust op alle partners, en zo ook op het OM, de verantwoordelijkheid om, mede ter handhaving van de rechtsorde, actief bij te dragen aan de samenwerking. Weliswaar is aanbeveling nr. 12 door het KPC opgevolgd, maar naar het oordeel van de Raad is er ruimte voor intensievere samenwerking. De Raad meent dat periodiek overleg moet worden georganiseerd.

2.4. Middelen

2.4.1. Bevindingen

Uit het eerdergenoemde onderzoek is gebleken dat het Actpol-systeem geen managementinformatie genereert. Verkeerscontroles worden daardoor niet uitgevoerd op basis van het Informatie gestuurde politie (IGP)-concept, maar voornamelijk op eigen inzicht of beleving van de betrokken functionarissen. Het KPC moet in sommige gevallen managementinformatie opvragen bij het externe bedrijf ForenSys of langdurig fysieke observaties uitvoeren op specifieke locaties. De beschikbare middelen bij het korps bleken onvoldoende te zijn om de verkeerswetgeving effectief te handhaven. Er was een tekort aan geavanceerde technische apparatuur, zoals digitale systemen om achteraf de gereden snelheid vast te stellen, apparatuur voor remproeven, en middelen om te controleren of inzittenden een veiligheidsgordel dragen. Het korps beschikte niet over veldtesters of ademanalyseapparatuur voor alcoholcontroles. In de praktijk werd dronkenschap vastgesteld op basis van een subjectieve beoordeling door de dienstdoende politieambtenaren. Ten tijde van het onderzoek beschikte het korps over vier snelheidsmeters. Een knelpunt hierbij was dat het korps niet tijdig zorg droeg voor de jaarlijkse ijking van deze meters in Nederland. Daarnaast was het ministerie van Justitie gestart met een pilotproject waarbij verkeerscamera's gefaseerd zouden worden ingezet voor verkeerscontrole. Tot slot bleek dat het Actpol-systeem geen specifieke applicatie voor verkeershandhaving bevatte.

Aanbevelingen (nummer 3, 6, 8, 9 en 16) uit 2017

3. Maak op korte termijn concrete afspraken met het externe bedrijf en de stichting over het beheer van het Actpol-systeem en verstrekking van managementinformatie.
6. Draag zorg op middellange termijn voor de aanschaf van adequate middelen om alcohol controles (fieldtesters en ademanalyseapparaat) uit te voeren. Overweeg daarbij om op termijn andere geavanceerde technologische middelen aan te schaffen, zoals digitale apparatuur om achteraf de snelheid waarmee een voertuig gereden heeft te meten of om een remproef uit te voeren.
8. Draag zorg voor voldoende financiële middelen en tijdige planning om ijking van snelheidsmeters tijdig uit te voeren.
9. Zet het pilot camera project voort.

16. Voer op middellange termijn een applicatie “verkeer” in het computersysteem die optimale gegevens ten aanzien van de speerpunten kan produceren.

Bevinding 2025

Aanbeveling nr. 3 is opgevolgd.

Er is een managementinformatiesysteem, genaamd Nanzi, ontwikkeld. Dit systeem wordt beheerd door ACTS, oftewel Stichting Beheer Informatie Rechtshandhaving (SBIR). Er zijn gesprekken gaande tussen het Ministerie van Justitie met SBIR en het KPC over hoe er beter managementinformatie uit het systeem 'Nanzi' verkregen kan worden. Deze gesprekken hebben nog niet geleid tot concrete afspraken, mede vanwege de noodzaak om rekening te houden met de privacywetgeving en de kosten van communicatie.

Aanbeveling nr. 6 is deels opgevolgd

Het KPC beschikt inmiddels over een geschikt middel om het gebruik van alcohol te controleren en vast te stellen. Evenwel beschikt het KPC nog niet over digitale apparatuur om achteraf de snelheid waarmee een voertuig heeft gereden te meten of om een remproef uit te voeren. Het apparaat waarmee achteraf, op basis van remsporen, de snelheid van een voertuig kan worden bepaald -ZTA digital force genaamd- wordt waarschijnlijk binnen enkele weken geleverd.

Aanbeveling nr. 8 is opgevolgd.

Het KPC beschikt over één snelheidsmeter die de laatste jaren door het Ministerie van Economische Ontwikkeling wordt geijkt. De allocatie van financiële middelen gaat volgens de geïnterviewde van het Ministerie van Justitie steeds beter, dankzij gelden vanuit het criminaliteitsbestrijdingsfonds en gelden die Nederland in het kader van het landspakket beschikbaar heeft gesteld. Het knelpunt over voldoende financiële middelen en een tijdige planning voor herijking is daardoor niet meer aan de orde.

Aanbevelingen nr. 9 is opgevolgd.

De Raad heeft van de minister begrepen dat het cameraproject is voortgezet. Nadere informatie over de fase waarin dit project zich bevindt, is echter niet aan de Raad verstrekt. Evenwel is het de Raad ambtshalve (op basis van zijn eigen waarnemingen) bekend dat het project nog niet is afgerond. De Raad is van mening dat het cameraproject dient te worden afgerond.

Aanbeveling nr. 16 is niet opgevolgd.

Er is nog geen applicatie Verkeer in het computersysteem. Er is nog geen concrete planning opgesteld voor de invoering van deze applicatie. Wel zijn er gesprekken gevoerd met een bedrijf over de ontwikkeling van software/applicatie die is afgestemd op de behoeften van het verkeer. Deze applicatie bevindt zich nog in de ontwerpfase. In de tussentijd wordt informatie over de speerpunten gegenereerd op basis van gegevens uit het Actpol-systeem en van Curaçao Road Services.

2.4.2. Beoordeling

De Raad is van oordeel dat het ontbreken van digitale apparatuur om achteraf de snelheid van voertuigen te meten en remproeven uit te voeren, ertoe leidt dat de politie geen nauwkeurige gegevens kan verzamelen en analyseren. Dit belemmert inzicht van verkeersincidenten en de ontwikkeling van preventieve maatregelen.

De allocatie van financiële middelen, ondersteund door het criminaliteitsbestrijdingsfonds en bijdragen vanuit Nederland, speelt een belangrijke rol in het verbeteren van de uitrusting van het KPC. Door te

investeren in moderne technologieën en middelen, kan het KPC effectiever optreden en de verkeersveiligheid op Curaçao aanzienlijk verbeteren.

De Raad is verheugd dat inmiddels een managementinformatiesysteem is ontwikkeld en dat de snelheidsmeter tijdig wordt geijkt.

De Raad was zich er in het rapport van 2017 van bewust dat de dergelijke implementatie van een applicatie Verkeer in het computersysteem niet op korte termijn gerealiseerd kon worden, gezien de benodigde technische, organisatorische en personele randvoorwaarden. Nu, acht jaar na het uitbrengen van deze aanbeveling, constateert de Raad dat de applicatie nog niet is ingevoerd. De Raad acht het ontbreken van een specifieke applicatie “verkeer” een gemiste kans voor het versterken van de informatie gestuurde aanpak van toezicht.

2.5. Kennis en expertise

2.5.1. Bevindingen

Volgens het onderzoek uit 2017 voert de VVV geen voorlichtingscampagnes meer uit, wegens een tekort aan financiën. Educatie in het verkeer wordt door de VVV alleen aan schoolkinderen gegeven. Er wordt geen educatie geboden aan bijvoorbeeld (recidiverende) verkeersovertreders. De reclassering stuurt veroordeelden ter uitvoering van hun taakstraf naar de VVV maar educatie in het verkeer maakt geen onderdeel uit van de taakstraf. Sinds twee jaar verzorgt de VVV verplichte trainingen voor personen die door de rechter wegens een verkeersdelict zijn veroordeeld.

Bij de UOOW is er geen traffic engineer (verkeerskundige) om infrastructurele aanbevelingen te geven. Deze functie is ondanks aanbevelingen van een onderzoek niet opgenomen in het functiehuis van de organisatie.

De URO&P heeft geen planoloog in dienst terwijl de organisatiestructuur dit wel voorschrijft.

Het hoofd van de Unit verkeer verzorgt lezingen binnen het korps. Desondanks is er behoefte aan aanvullende verkeerscursussen.

Aanbevelingen (nummer 4, 10, 17 en 18) uit 2017

4. Draag zorg om op korte termijn voorlichtingscampagnes uit te voeren en overweeg om de VVV daarbij te betrekken om onder meer educatie (training) te verzorgen.
10. Stel de noodzaak om verkeerskundigen en een planoloog bij respectievelijk de UOOW en de URO&P te hebben onder de aandacht van de betrokken minister.
17. Draag zorg voor verkeerscursussen ten behoeve van het personeel.
18. Draag zorg om het personeel van de UV de internationale ontwikkelingen in het verkeer te laten volgen.

Bevinding 2025

Aanbeveling nr. 4 is niet opgevolgd.

Voordat Curaçao op 10 oktober 2010 een autonoom land binnen het Koninkrijk der Nederlanden werd, viel de financiering van voorlichtingscampagnes onder de verantwoordelijkheid van het Eilandgebied

Curaçao. Na deze staatkundige verandering is het volgens het Ministerie van Justitie niet duidelijk wie verantwoordelijk is voor de financiering van voorlichtingscampagnes. In wederhoor heeft de minister evenwel te kennen gegeven dat het ministerie het voortouw heeft genomen bij het opstellen van “*Na kaminda: Een plan van aanpak verkeersveiligheidseducatie op Curaçao 2024-2030*”, dat is goedgekeurd. De Raad heeft kennisgenomen van dit plan. In dit plan wordt een meerjarig, structureel verkeersveiligheidsprogramma geïntroduceerd, gericht op gedragsverandering via educatie voor alle weggebruikers en alle leeftijden. Het programma omvat:

- Verkeerseducatie op scholen;
- Verplichte en vrijwillige trainingen voor nieuwe en bestaande bestuurders;
- Specifieke educatie voor overtreeders en beroepschauffeurs;
- Onderzoek naar oorzaken van risicovol verkeersgedrag om gerichte interventies te ontwikkelen.

Het programma wordt uitgevoerd in samenwerking met andere ministeries, scholen, politie, maatschappelijke organisaties en private partners, ondersteund door gerichte communicatiecampagnes via media. Voortgang en effectiviteit worden jaarlijks gemonitord en geëvalueerd, met als doel het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers structureel meetbaar te verminderen.

De overheid en haar partners op dit thema gaan een geïntegreerd, langdurig educatie- en gedragsprogramma implementeren, ondersteund door samenwerking, onderzoek en monitoring, met als concreet doel een significante en duurzame vermindering van verkeersongevallen en verkeersslachtoffers op Curaçao. In december 2024 is een startconferentie gehouden met alle stakeholders, waarvan de input wordt gebruikt voor een integrale verkeersveiligheidscampagne die in 2026 wordt uitgerold.

Aanbeveling nr.10 is opgevolgd.

Er is momenteel geen verkeersdeskundige en ook geen planoloog in dienst bij de UOOW. De minister heeft te kennen geven de behoefte aan een verkeersdeskundige en een planoloog onder de aandacht van de minister van VVRP te hebben gebracht. In het verleden is er een vacature voor de functie van verkeersplanoloog opengesteld, maar de geschikte kandidaat heeft zich teruggetrokken vanwege onder meer de lange duur van de sollicitatieprocedure. De functie verkeersdeskundige bestaat volgens één van de geïnterviewden niet omdat hier geen opleiding voor is in Nederland. Een verkeersdeskundige zou verantwoordelijk zijn voor het regelen van de doorstroming van het verkeer. De enige wegen waarbij er sprake is van enige doorstroming zijn de dubbele baanwegen: Schottegating en de Nieuwe Haven, aldus de geïnterviewde.

Uit onderzoek is het gebleken dat de opleiding verkeerskunde in Nederland wordt aangeboden.

Aanbevelingen nr. 17 en 18 zijn niet opgevolgd.

Het KPC is bezig met het organiseren voor verkeerscursussen voor het personeel. Volgens de geïnterviewde heeft de Unit Verkeer (UV) er baat bij dat de opleidingen op Curaçao zelf worden verzorgd via de politieschool. In samenhang hiermee zal het KPC er ook voor zorgen dat het personeel op de hoogte blijft van internationale ontwikkelingen op het gebied van verkeer. De minister stelt in wederhoor dat kennisontwikkeling wordt bevorderd via contact met Nederlandse collega's en opbouw van een digitale kennisbibliotheek. Opleidingen staan, aldus de minister, gepland; verdere uitvoering blijft afhankelijk van middelen. Uit een e-mailbericht van de kabinetschef van de minister blijkt dat de Unit Verkeer van het KPC contact heeft opgenomen met de afdeling IT van het KPC om digitale mappen aan te maken, zodat een kenniscentrum dan wel digitale bibliotheek kan worden opgezet. Deze is uitsluitend

bestemd voor vakliteratuur op het gebied van verkeer, de behandeling van verkeersongevallen en verkeerscontroles volgens internationale standaarden. In deze bibliotheek zullen tevens werkinstructies worden opgenomen. Daarnaast heeft het KPC in dit verband samenwerking gezocht met het Korps Politie Caribisch Nederland (KPCN) op Bonaire.

Voorts blijkt uit hetzelfde e-mailbericht dat het College van Korpschefs bezig is met opleidingen op het gebied van verkeersongevallenanalyse.

Verder stelt de minister in wederhoor dat kennisdeling via cursussen en internationale conferenties, waar *best practices* worden uitgewisseld, van belang is voor verdere professionalisering, hetgeen aansluit bij aanbeveling nr. 17.

2.5.2. Beoordeling

De Raad juicht toe dat de minister het plan “Na kaminda: Een plan van aanpak verkeersveiligheidseducatie op Curaçao 2024-2030”, heeft opgesteld en goedgekeurd.

De functie van verkeersdeskundige bestaat nog steeds in Nederland en wordt aangeduid als verkeerskundige. Er zijn bovendien verschillende opleidingsmogelijkheden om deze functie te kunnen vervullen. De Raad kan daarom de redenering van de geïnterviewde niet volgen.

De Raad is van oordeel dat door middel van gerichte opleidingen medewerkers op de hoogte moeten blijven van actuele wet- en regelgeving, veranderende verkeerssituaties en nieuwe handhavingsmethoden. Dit draagt niet alleen bij aan de deskundigheid van het personeel, maar ook aan het vertrouwen van de samenleving in een goed functionerende UV. Daarnaast is het volgen van internationale ontwikkelingen op het gebied van verkeer essentieel in een tijd waarin mobiliteit en technologie zich in hoog tempo ontwikkelen. De Raad vertrouwt erop dat de voorgenomen plannen binnen afzienbare tijd worden afgerond en uitgevoerd.

2.6. Processen en procedures

2.6.1. Bevindingen

Uit het onderzoek van de Raad van 2017 blijkt dat binnen het korps verkeerscontroles worden uitgevoerd door de Handhavingsteams en het High Impact Team (HIT). De controles door de Handhavingsteams waren echter niet specifiek gericht op de vastgestelde speerpunten.

De UV had richtlijnen opgesteld voor de controle op rijden onder invloed van alcohol, “fever/drift”, snelheid, het dragen van autogordels en het negeren van rood licht. Deze richtlijnen waren, met uitzondering van het personeel van het HIT, onvoldoende bekend bij de Handhavingsteams van het korps.

Het HIT voerde de controles uit conform de vastgestelde richtlijnen, maar een aantal van deze richtlijnen was niet meer actueel.

Aanbevelingen (nummer 14 en 15) uit 2017

14. Draag zorg op korte termijn om verkeerscontroles op de speerpunten structureel te borgen.
15. Draag zorg op korte termijn om de richtlijnen korps breed onder het personeel bekend te maken.

Bevinding 2025

Geen van beide aanbevelingen is opgevolgd.

Een geïnterviewde geeft de Raad te kennen dat onlangs aan zes medewerkers van de Unit Verkeer (UV) specifieke taken zijn toebedeeld. Deze medewerkers moeten de speerpunten projectmatig aanpakken door te analyseren welke de mogelijke oorzaken zijn van de knelpunten (zoals het negeren van rood licht, het niet dragen van een gordel etc.) en door statische en strategische verkeerscontroles te houden die gericht zijn op deze speerpunten. (*aanbeveling 14*)

Volgens een geïnterviewde is het de bedoeling dat de richtlijnen binnenkort binnen het gehele korps bekend worden gemaakt. (*aanbeveling 15*)

2.6.2. Beoordeling

De Raad betreurt het dat structurele verkeerscontroles op de speerpunten nog niet zijn geborgd. Dit is immers van cruciaal belang voor een effectieve en duurzame aanpak van verkeersveiligheid.

Eveneens betreurt de Raad dat de aanbeveling om richtlijnen korps breed onder het personeel bekend te maken niet is opgevolgd. Het onvoldoende breed communiceren van richtlijnen belemmert een uniforme en professionele taakuitvoering binnen de organisatie.

2.7. Resultaten

2.7.1. Bevindingen

Uit het eerdergenoemde onderzoek blijkt dat er geen prestatie-indicatoren zijn vastgesteld en dat er geen analyse plaatsvindt van de geprioriteerde doelstellingen.

Er is geen inzicht in trends met betrekking tot deze doelstellingen, waardoor het monitoren van voortgang en effectiviteit binnen het verkeersveiligheidsbeleid wordt bemoeilijkt.

Aanbevelingen (nummer 13, 19 en 20) uit 2017

- 13. Stel in de jaarplannen de concrete prestatie indicatoren vast.
- 19. Monitor structureel de vorderingen.
- 20. Evalueer de resultaten van de verkeerscontroles.

Bevinding 2025

Aanbeveling nr. 13 is niet opgevolgd.

Er zijn nog geen prestatie indicatoren vastgesteld in de jaarplannen.

De Raad heeft hiervoor geen plausibele verklaring kunnen vinden.

In wederhoor heeft de minister aangegeven dat hoewel prestatie-indicatoren nog niet formeel zijn vastgelegd in jaarplannen conform een integraal veiligheidskader (infrastructuur, voertuigveiligheid, verkeersdeelname, snelheid, letselreductie), vormen deze uitgangspunten onderdeel van de dagelijkse

operationele praktijk. Volgens de minister verdient het aanbeveling dit aspect in de toekomst gezamenlijk met ketenpartners te benaderen, bijvoorbeeld via gezamenlijke inspecties of evaluaties.

De Unit Verkeer werkt, aldus de minister, projectmatig aan knelpunten. Verkeersveiligheid is multidisciplinair: intern zijn de Meldkamer, Team Forensisch Opsporen, Camera Room, Unit Vreemdelingenzaken, Unit Speciale Taken en Team Joyriding en Diefstal betrokken. Extern vindt aansturing plaats via de VerkeersOvJ, waarbij dronkenschap in het verkeer, ongevallen met gewonden en dodelijke afloop prioriteit hebben. Ook zijn raakvlakken met de Brandweer en het Ministerie van VVRP aanwezig.

Reeds geruime tijd lopen, zo stelt de minister verder, initiatieven om via investering in bestaande systemen of aanschaf van nieuwe applicaties de registratie en analyse van verkeersdata te verbeteren. De uitvoering is afhankelijk van beschikbare financiële middelen en technische mogelijkheden. Gelet op de reeds ondernomen initiatieven acht het KPC het gerechtvaardigd om deze aanbeveling als deels opgevolgd te kwalificeren.

Aanbeveling nr. 19 is opgevolgd.

De voortgang wordt op dit moment nog niet structureel gemonitord. Een geïnterviewde geeft aan dat monitoring zal plaatsvinden zodra alle processen operationeel zijn. Met processen operationeel wordt bedoeld dat alle benodigde middelen, systemen en randvoorwaarden aanwezig en functioneel zijn, zodat het geheel effectief kan worden uitgevoerd. De structurele monitoring vindt plaats aan de hand van een template die is opgesteld door het Unithoofd Verkeer, waarin de dagelijkse rapportage wordt bijgehouden. Het daarvoor aangewezen personeel van UV monitort de prestaties en de indiening van processen-verbaal bij het OM.

In wederhoor heeft de minister te kennen gegeven dat resultaten binnen de Unit Verkeer worden gemonitord via maandelijkse registratie van processen-verbaal en controles. Deze gegevens zijn nog niet volledig gecategoriseerd naar speerpunten, aangezien een passend digitaal systeem ontbreekt. Desondanks, zo stelt de minister verder, zijn eigen registratiesystemen ontwikkeld om relevante gegevens bij te houden.

Intern vindt monitoring plaats via briefings, overleg en operationele afstemming. Extern via overlegstructuren en communicatielijnen met partners. In het verleden is, aldus de minister, gewerkt met een cockpitsysteem binnen Veel Voorkomende Criminaliteit voor monitoring en aansturing in samenwerking met het OM. Een vergelijkbare systematiek zou mogelijk ook voor verkeersveiligheid kunnen worden onderzocht.

Aanbeveling nr. 20 is niet opgevolgd.

De aanbeveling om de resultaten van verkeerscontroles te evalueren is niet opgevolgd. De geïnterviewde geeft aan momenteel bezig te zijn met het herstructureren van de UV, met als doel meer structuur aan te brengen in het rapporteren, verbaliseren en het genereren van kerngetallen statistische inzichten en managementinformatie.

2.7.2. Beoordeling

De Raad constateert met zorg dat het merendeel van de aanbevelingen die betrekking hebben op het aspect 'resultaten' tot op heden niet zijn opgevolgd. Het ontbreken van prestatie-indicatoren bemoeilijkt

het meten van effectiviteit en doelmatigheid van de werkzaamheden binnen de UV. Zonder duidelijke doelstellingen is het lastig om prestaties te beoordelen of bij te sturen. Voorts beschouwt de Raad het ontbreken van een evaluatie van de resultaten van verkeerscontroles als een onbenutte mogelijkheid tot kwaliteitsverbetering. Evaluatie zou kunnen bijdragen tot het verbeteren van handhavingsstrategieën op basis van data en inzichten. De lopende herstructurering van de Unit Verkeer is een stap in de goede richting, maar onderstreept tegelijkertijd dat de noodzakelijke randvoorwaarden voor een professionele(re) en datagedreven aanpak nog niet zijn gerealiseerd.

3. Slotbeschouwing en beantwoording onderzoeksvraag

3.1. Slotbeschouwing

Uit het onderzoek blijkt dat van de twintig aanbevelingen negen zijn opgevolgd, één deels opgevolgd en tien niet opgevolgd. De Raad maakt zich zorgen over het uitblijven van opvolging van de aanbevelingen, aangezien verkeersveiligheid van cruciaal belang is voor de bescherming van alle weggebruikers. De aanbevelingen waren bedoeld om de verkeersveiligheid te verbeteren door middel van onder meer een integrale aanpak, waaraan verschillende partners hun bijdrage zouden leveren. Helaas is gebleken dat er onvoldoende samenwerking is tussen de betrokken ministeries en de betrokken uitvoeringsorganisaties. Het niet opvolgen van deze aanbevelingen heeft ernstige gevolgen. Verkeersveiligheid is immers niet alleen een kwestie van infrastructuur, maar ook van menselijk gedrag en omgeving. Door de aanbevelingen niet op te volgen, blijven de risico's op verkeersongevallen en (dodelijke) slachtoffers hoog. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel, en het is daarom van groot belang dat alle betrokken partijen hun verantwoordelijkheid nemen en dat de aanbevelingen worden opgevolgd. De Raad roept op tot verdere inzet en samenwerking om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit omvat onder meer het implementeren van de voorgestelde aanbevelingen. Alleen door gezamenlijk te werken aan een veiliger verkeer kan de veiligheid van alle weggebruikers worden gewaarborgd.

3.2. Beantwoording onderzoeksvraag

In hoeverre is er uitvoering gegeven aan de aanbevelingen van de Raad uit het onderzoeksrapport Verkeerscontrole Curaçao?

De aanbevelingen van de Raad gegeven in het onderzoeksrapport 'Verkeerscontrole Curaçao' zijn slechts voor 45% opgevolgd.

Uit het onderzoek blijkt dat de volgende knelpunten de uitvoering van de aanbevelingen hebben belemmerd:

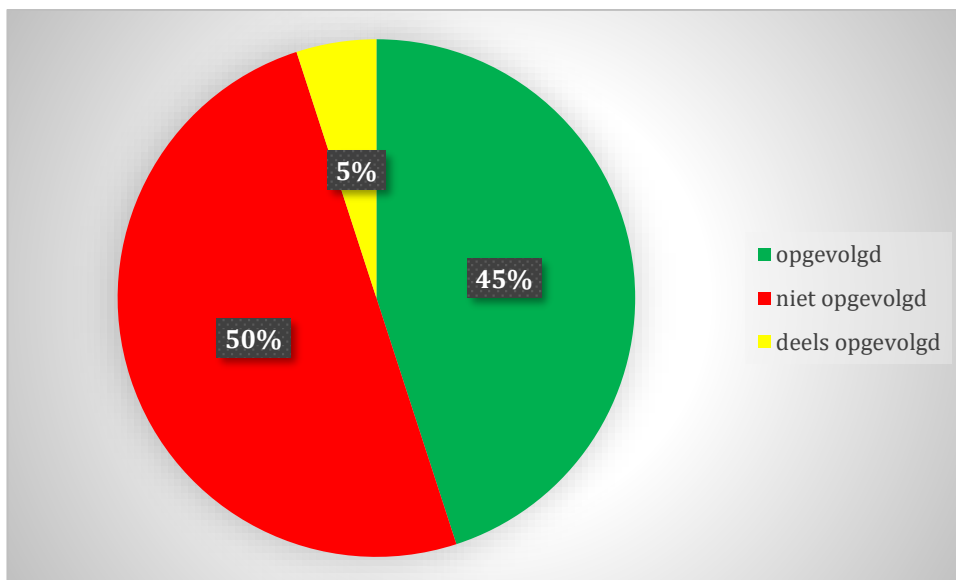
- Wetgevingstrajecten duren lang, waardoor de benodigde wetgeving nog niet is vastgesteld.
- Ondanks de raakvlakken tussen de UOOW, URO&P, de VVV en het Ministerie van Justitie op het gebied van verkeersveiligheid is de samenwerking tot nu toe slechts incidenteel geweest.
- Kennis en expertise ontbreken, omdat deskundigen niet zijn aangetrokken.

Hier volgt een overzicht van de stand van zaken rond de opvolging van de aanbevelingen uit 2017.

	Aanbeveling	Status
Algemeen:		
1.	Intensiveer op korte termijn de samenwerking met het ministerie van VVRP en overweeg daarvoor een (ministerin overstijgende) stuurgroep in te stellen.	Opgevolgd
2.	Bevorder op korte termijn ministerie overstijgende overleg tussen partners.	Opgevolgd
3.	Maak op korte termijn concrete afspraken met het extern bedrijf en de stichting over het beheer van het Actpol-systeem en verstrekking van managementinformatie.	Opgevolgd
4.	Draag zorg om op korte termijn voorlichtingscampagnes uit te voeren en overweeg om de VVV daarbij te betrekken om onder meer educatie (training) te verzorgen.	Niet opgevolgd
5.	Rond af op middellange termijn het traject tot vaststelling van de wetgeving (landsverordening WVVC en uitvoeringsbesluiten).	Niet opgevolgd
6.	Draag zorg op middellange termijn voor de aanschaf van adequate middelen om alcoholcontroles (fieldtesters en ademanalyseapparaat) uit te voeren. Overweeg daarbij om op termijn andere geavanceerde technologische middelen aan te schaffen, zoals digitale apparatuur om achteraf de snelheid waarmee een voertuig gereden heeft te meten of om een remproef uit te voeren.	Deels opgevolgd
7.	Stel samen met het ministerie van VVRP op middellange termijn een strategisch verkeersbeleid op.	Opgevolgd
8.	Draag zorg voor voldoende financiële middelen en tijdige planning om ijkings van snelheidsmeters tijdig uit te voeren.	Opgevolgd
9.	Zet het pilot camera project voort.	Opgevolgd
10.	Stel de noodzaak om verkeerskundigen en een planoloog bij respectievelijk de UOOW en URO&P te hebben onder de aandacht van de betrokken minister.	Opgevolgd
Ten aanzien van het OM:		
11.	Bevorder op korte termijn de samenwerking met de UOOW, URO&P en de VVV.	Niet opgevolgd
Ten aanzien van het KPC:		
12.	Bevorder op korte termijn samenwerking met de UOOW, URO&P en de VVV.	Opgevolgd
13.	Stel in de jaarplannen de concrete prestatie indicatoren vast.	Niet opgevolgd

14.	Draag zorg op korte termijn om verkeerscontroles op de speerpunten structureel te borgen.	Niet opgevolgd
15.	Draag zorg op korte termijn om de richtlijnen korps breed onder het personeel bekend te maken.	Niet opgevolgd
16.	Voer op middellange termijn een applicatie “verkeer” in het computersysteem die optimale gegevens ten aanzien van de speerpunten kan produceren.	Niet opgevolgd
17.	Draag zorg voor verkeerscursussen ten behoeve van het personeel.	Niet opgevolgd
18.	Draag zorg om het personeel van de UV de internationale ontwikkelingen in het verkeer te laten volgen.	Niet opgevolgd
19.	Monitor structureel de vorderingen.	Opgevolgd
20.	Evalueer de resultaten van de verkeerscontroles.	Niet opgevolgd

Mate van opvolging aanbevelingen inspectieonderzoek 'Verkeerscontrole Curaçao' (2017)



4. Aanbevelingen

Implementeer de nog niet (volledig) uitgevoerde aanbevelingen, te weten:

Aan de Minister van Justitie

Algemeen:

1. Draag zorg om op korte termijn voorlichtingscampagnes uit te voeren en overweeg om de VVV daarbij te betrekken om onder meer educatie (training) te verzorgen.
2. Rond af op middellange termijn het traject tot vaststelling van de wetgeving (landsverordening WVVC en uitvoeringsbesluiten).
3. Overweeg om op termijn andere geavanceerde technologische middelen aan te schaffen, zoals digitale apparatuur om achteraf de snelheid waarmee een voertuig gereden heeft te meten of om een remproef uit te voeren.

Ten aanzien van het OM:

4. Bevorder op korte termijn de samenwerking met de UOOW, URO&P en de VVV.

Ten aanzien van het KPC:

5. Stel in de jaarplannen de concrete prestatie indicatoren vast.
6. Draag zorg op korte termijn om verkeerscontroles op de speerpunten structureel te borgen.
7. Draag zorg op korte termijn om de richtlijnen korps breed onder het personeel bekend te maken.
8. Voer op middellange termijn een applicatie “verkeer” in het computersysteem die optimale gegevens ten aanzien van de speerpunten kan produceren.
9. Draag zorg voor verkeerscursussen ten behoeve van het personeel.
10. Draag zorg om het personeel van de UV de internationale ontwikkelingen in het verkeer te laten volgen.
11. Evalueer de resultaten van de verkeerscontroles.

