

Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers (2011A023)

Categorie	<ul style="list-style-type: none"> • vervolging • opsporing
Rechtskarakter	aanwijzing in de zin van art. 130 lid 4 Wet RO
Afzender	College van procureurs-generaal
Adressaat	Hoofden van de parketten
Registratienummer	2011A023
Datum vaststelling	29 november 2011
Datum inwerkingtreding	1 januari 2012
Geldigheidsduur	31 december 2015
Publicatie in Staatscourant	PM
Vervallen	Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers (vervallen) (2010A002)
Relevante beleidsregels	Aanwijzing inzake de invordering van rijbewijzen (2011A006)
Wetsbepalingen	Regeling meetmiddelen politie artikelen 20, 21, 22, 22a en 62 RVV 1990 artikelen 5.3.15, 5.3a.15 en 6.5 Regeling Voertuigen
Jurisprudentie	zie voetnoten
Bijlagen	1

ACHTERGROND

Deze aanwijzing betreft een regeling voor de opsporing en vervolging van snelheidsoverschrijdingen en overtredingen van regels met betrekking tot de snelheidsbegrenzers in bedrijfsauto's en bussen.

1. Snelheidsmeters

Bij de vaststelling van strafbare feiten en gedragingen zoals snelheidsovertredingen worden meetmiddelen gebruikt. Deze meetmiddelen moeten voldoen aan de voorschriften die bij of krachtens de Regeling meetmiddelen politie zijn vastgesteld en voor het toegepaste gebruik zijn goedgekeurd door een daartoe bevoegde instantie. In de regeling zijn meetmiddelen opgenomen die gebruikt worden door de politie en de eisen waaraan deze meetmiddelen moeten voldoen. In deze regeling is de standaard in politievoertuigen ingebouwde boordsnelheidsmeters niet opgenomen. Voor wat betreft de opsporing en vervolging van snelheidsoverschrijdingen gaat deze aanwijzing in op onder andere de instelwaarde van de snelheidsmeetapparatuur, de te corrigeren marges en enkele aan het proces-verbaal te stellen eisen.

2. Snelheidsbegrenzers

Het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie hebben in twee richtlijnen^[1] eisen ten aanzien van snelheidsbegrenzers opgenomen. Deze eisen zijn volledig in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd, te weten in de artikelen 5.3.15, 5.3a.15 en 6.5 van de Regeling Voertuigen (RV). Voor de handhaving zijn de artikelen 5.3.15 en 5.3a.15 RV van belang, omdat hier de permanente eisen ten aanzien van snelheidsbegrenzers zijn opgenomen. In deze artikelen wordt aangegeven aan welke eisen snelheidsbegrenzers moeten voldoen en met ingang van welke datum bepaalde categorieën bedrijfsauto's en bussen moeten zijn voorzien van een goedgekeurde snelheidsbegrenzer.^[2]

Voor wat betreft de opsporing en vervolging van voertuigen die niet zijn voorzien van een (goed functionerende) snelheidsbegrenzer, gaat deze aanwijzing in op de samenloop met snelheidsovertredingen en op het verbaliseringsbeleid ten aanzien van Nederlandse en buitenlandse bedrijfsauto's en bussen.

SAMENVATTING

Deze aanwijzing heeft tot doel een uniforme handhaving te bewerkstelligen voor snelheidsoverschrijdingen en overtredingen van regels met betrekking tot de snelheidsbegrenzers in bedrijfsauto's en bussen.

DEFINITIES

DEFINITIES [3]

Bedienaar	Persoon die beschikt over de opsporingsbevoegdheid en die is opgeleid om de gebruikte snelheidsmeter voor de opsporing van snelheidsoverschrijdingen te gebruiken.
Detectorsnelheidsmeter (bijvoorbeeld lusdetector)	Meetinstrument voor het meten van de snelheid van voertuigen, waarbij de snelheidsmeting plaatsvindt door middel van het automatisch detecteren van het tijdsverloop tussen ten minste drie achtereenvolgende voertuigposities door middel van afzonderlijke detectiesystemen die zich op een in het meetmiddel vastgelegde vaste afstand bevinden.
Gecorrigeerde of werkelijke snelheid	Snelheid die wordt vastgesteld als van de gemeten snelheid de maximaal toelaatbaar geoordeelde meetfout van de meetapparatuur is afgetrokken.
Geijkte boordsnelheidsmeter	Geijkte ^[4] snelheidsmeter van een dienstmotorvoertuig.
Gemeten snelheid	Snelheid van een voertuig die met behulp van een snelheidsmeter werd vastgesteld. Voor het bepalen van de gemeten snelheid bij boordsnelheidsmeters moet de van de snelheidsmeter afgelezen snelheid worden gecorrigeerd conform de op de ijktabel ^[5] vermelde gemeten snelheid.
Lasersnelheidsmeter	Meetinstrument voor het meten van de snelheid van voertuigen, waarbij gebruik gemaakt wordt van door het voertuig gereflecteerd laserlicht.
Maximumsnelheid	Op basis van regelgeving ter plaatse toegestane maximumsnelheid van een voertuig.
Mobiele radarsnelheidsmeter	Radarsnelheidsmeter aangebracht in een meetvoertuig, waarbij gebruik wordt gemaakt van het door het gemeten voertuig gereflecteerd microgolfsignaal. Het voertuig waarin de radarsnelheidsmeter is geplaatst, moet voorzien zijn van een snelheidsmeter waarmee de voertuigsnelheid wordt gemeten. De waarneming van de snelheid berust op de som van twee snelheden, namelijk de snelheid gemeten met de radar en de snelheid van het voertuig waarin de radarsnelheidsmeter is opgesteld.
Mobiele trajectnelheidsmeter	In een meetvoertuig aangebrachte trajectnelheidsmeter waarmee zowel de lengte van het meettraject als de tijdsduur van de passage van het meettraject wordt bepaald, waarna de gemiddelde snelheid wordt berekend.
Radarsnelheidsmeter	Meetinstrument voor het meten van de snelheid van voertuigen, waarbij gebruik wordt gemaakt van het door het gemeten voertuig gereflecteerd microgolfsignaal.
Trajectnelheidsmeter	Meetinstrument voor het meten van de snelheid van voertuigen, waarbij de tijdsduur van passage van het meettraject (de afstand die voor de berekening van de rijsnelheid wordt gebruikt) wordt bepaald door middel van visuele waarneming dan wel door automatische detectie met detectiesystemen waartussen de afstand meer bedraagt dan 500 m en tevens meer bedraagt dan 200 maal de detectiezone.

OPSPORING**1. Bevoegdheden van (buitengewoon) opsporingsambtenaren**

Bij de inzet van (buitengewoon) opsporingsambtenaren is het belangrijk om onderscheid te maken tussen voor de opsporing van belang zijnde handelingen, opsporingshandelingen en overige handelingen.

1.1 Bevoegdheden van buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA)

Afhankelijk van de inhoud van het besluit zoals door het Ministerie van Veiligheid en Justitie wordt afgegeven, mogen de onder 1.2 en 1.3 genoemde opsporingshandelingen door een BOA worden uitgevoerd.

1.2 Geautomatiseerde snelheidscontrole met behulp van film

Een geautomatiseerde snelheidscontrole, waarbij gebruik wordt gemaakt van zogenaamde 'natte' film, valt in de volgende fasen te verdelen:

1. het plaatsen, afstellen en inwerkingstellen van de camera / radar / film;
2. het uitnemen van camera en film en voor zover van toepassing het plaatsen van de film in een verwerkingsstelsel waar de beelden worden ingelezen en gedigitaliseerd en de overtredingsgegevens en voertuigkentekens zonder tussenkomst van personen worden verwerkt;
3. het uitlezen¹⁶⁾ van de film;
4. het opmaken en tekenen van het proces-verbaal.

Uitwerking fasen

Fase a en b: deze fasen zijn strikt juridisch gezien geen opsporingshandelingen, maar gelet op de rechtmatigheid van de bewijsgeving voor de opsporing zodanig cruciaal, dat ze door een daartoe bevoegde opsporingsambtenaar moeten worden uitgevoerd.

Fase c en d: deze fasen worden als opsporingshandelingen aangemerkt en moeten worden uitgevoerd door een opsporingsambtenaar. Degene die de film uitleest, is degene die de overtreding constateert en het proces-verbaal (mede-)ondertekent. Als de opsporingsambtenaar die de fasen a en/of b heeft verricht het proces-verbaal niet (mede-)ondertekent, kan die ambtenaar volstaan met het vastleggen van deze opsporingshandelingen in een daartoe bestemde rapportage.

1.3 Geautomatiseerde snelheidscontrole met behulp van digitale apparatuur

Een geautomatiseerde snelheidscontrole waarbij gebruik wordt gemaakt van digitale apparatuur, valt in de volgende fasen te verdelen:

1. het plaatsen, afstellen en inwerkingstellen van de camera / radar of;
2. het plaatsen, afstellen en inwerkingstellen van een mobiel volledig geautomatiseerd digitaal systeem of het inwerkingstellen van een vast opgesteld volledig geautomatiseerd digitaal systeem;
3. indien van toepassing het verrichten van handelingen met digitale gegevens;
4. het uitlezen¹⁷⁾ van de digitale gegevens;
5. het opmaken en tekenen van het proces-verbaal.

Uitwerking fasen

Fase a en b: voor of bij het ingebruikstellen van deze apparatuur overtuigt een opsporingsambtenaar zich van de goede werking, afstelling en plaatsing ervan. De opsporingsambtenaar legt deze controle vast in een daartoe bestemde rapportage. Als sprake is van een volledig digitaal geautomatiseerd systeem, dan vermeldt hij altijd het tijdstip van ingebruikstelling.

Fase c: Alles wat met de digitale gegevens gebeurt tussen het moment van constatering van de overtreding en het inlezen van deze gegevens in de verwerkingsapparatuur moet worden vastgelegd door een daarmee belaste ambtenaar in een daartoe bestemde rapportage.¹⁸⁾ Bijvoorbeeld: als gegevens op een CD worden gebrand en vervolgens worden overgebracht naar een andere locatie om te worden verwerkt, moet dit hele traject worden verantwoord volgens een daartoe opgestelde AC-procedure.¹⁹⁾ Het is immers voor de bewijskracht van het grootste belang dat de betrouwbaarheid en volledigheid van de overtredingsgegevens worden gegarandeerd en kunnen worden gecontroleerd.

NB Bij fase a en b is conform het gestelde onder 1.2 strikt genomen geen sprake van opsporingshandelingen, maar deze fase is voor de opsporing van zodanig cruciaal belang dat deze werkzaamheden door een daartoe bevoegde opsporingsambtenaar moeten worden uitgevoerd.

Fase d en e: deze fasen worden als opsporingshandelingen aangemerkt en moeten worden uitgevoerd door een opsporingsambtenaar. Voor de te volgen werkwijze geldt verder het gestelde onder punt 1.2.

Het gestelde onder fase c is niet van toepassing op bijvoorbeeld trajectcontrole en digitale flitspalen, voor zover het verwerken van de digitale gegevens hierbij volledig op geautomatiseerde wijze geschiedt.¹¹⁰⁾ Gelet op het arrest van de Hoge Raad¹¹¹⁾ volstaat het in deze gevallen dat een daarmee belaste opsporingsambtenaar in het proces-verbaal vermeldt hetgeen langs elektronische weg is geconstateerd en vastgelegd.

2. Meting van snelheidsovertredingen**2.1 Keuring van de snelheidsmeters**

De snelheidsmeters beschreven in de vorige paragraaf 'Definities' mogen slechts worden gebruikt voor de daar genoemde toepassingen als een certificaat is afgegeven door een daartoe bevoegde keuringsinstantie en de geldigheid van het certificaat niet is verstreken..

2.1.1 Ijking boordsnelheidsmeter

De boordsnelheidsmeter is niet opgenomen in de Regeling meetmiddelen politie. Deze meter kan namelijk niet als meetmiddel in de zin van dat besluit worden beschouwd, omdat een snelheidsovertreding hiermee niet op directe wijze kan worden vastgesteld. De snelheid van het gevolgde voertuig wordt immers geconstateerd door op (nagenoeg) gelijkblijvende afstand te volgen en vervolgens de overtreding af te leiden van de met het dienstvoertuig gereden snelheid. De goede werking van de boordsnelheidsmeter is echter essentieel voor de bewijsvoering en daarom wordt ten aanzien van de geldigheidsduur van de ijking in deze aanwijzing aangesloten bij de bepalingen die in de Regeling meetmiddelen politie gelden voor radarsnelheidscontrole meters.

2.1.2 Geldigheidsduur ijking boordsnelheidsmeter

De in het dienstvoertuig aangebrachte tabel¹¹²⁾ en het daarbij behorende certificaat is geldig voor de duur van één jaar. Deze tabel en het daarbij behorende certificaat verliest haar geldigheid bij herstel of wijziging van enig onderdeel van het dienstvoertuig als dit herstel of deze wijziging van invloed kan zijn op het meetresultaat.

2.1.3 Niet-geijkte boordsnelheidsmeter

Voor het vaststellen van snelheidsoverschrijdingen wordt in beginsel alléén een geijkte boordsnelheidsmeter gebruikt. In de uitzonderlijke gevallen dat toch (mede) gebruik wordt gemaakt van een dienstvoertuig waarvan de boordsnelheidsmeter niet werd gecontroleerd / geijkt, moet als volgt worden gehandeld.

De afwijking van de snelheidsmeter in het dienstvoertuig moet zo spoedig mogelijk na de constatering worden bepaald met behulp van geijkte apparatuur. De meetonzekerheid bij de ijking is afhankelijk van de gebruikte ijkapparatuur. De verbalisant neemt in het proces-verbaal op dat hij heeft geconstateerd dat gewerkt is met een niet-geijkte boordsnelheidsmeter. Verder verdient het aanbeveling te vermelden dat hij op grond van zijn ervaring in het verkeer inschat, dat betrokkene / verdachte reed met een snelheid van xx km/h, in elk geval met een snelheid die hoger lag dan de ter plaatse toegelane maximumsnelheid.¹¹³⁾

2.2 Plaats meetlocatie snelheidsmetingen

De snelheid van voertuigen¹¹⁴⁾ moet zijn aangepast direct op de plaats waar een lagere maximumsnelheid gaat gelden. Om discussies of beroepschriften / brieven te voorkomen over een te korte afstand tussen de plaats waarop de lagere maximumsnelheid ingaat en de snelheidsmeting wordt een minimumafstand in acht genomen tussen de plaats van inwerkingtreding van de lagere maximumsnelheid tot de meetlocatie. Voor het bepalen van deze minimumafstand wordt geen rekening gehouden met de voor het gebod geldende maximumsnelheid. Het uitgangspunt is immers dat de snelheid bij het passeren van het gebod moet zijn aangepast en derhalve wordt bij het bepalen van de afstand tussen gebod en meetplaats uitgegaan van de uit het gebod volgende maximumsnelheid.

De minimale afstanden tussen gebod en meetplaats zijn:

30 km/h	8 m/s	80 meter afstand
50 km/h	14 m/s	140 meter afstand
60 km/h	17 m/s	170 meter afstand
70 km/h	19 m/s	190 meter afstand
80 km/h	22 m/s	220 meter afstand
90 km/h	25 m/s	250 meter afstand

100 km/h 28 m/s 280 meter afstand

Dezelfde afstanden moeten worden gebruikt tussen de meetplaats en de plaats waarop het gebod dat door middel van de snelheidsmeter wordt gehandhaafd eindigt. Bij kruisingen¹⁵ en in bijzondere omstandigheden kan hier van worden afgeweken.

NB De in de tabel vermelde afstanden betreffen de minimale afstanden. Om aan deze eis te voldoen, zonder gebruik te maken van de tabel, kan de ter plaatse toegestane snelheid worden vermenigvuldigd met het getal drie. Deze formule geldt voor alle in de tabel vermelde snelheden. Bijvoorbeeld: Toegestaan 80 km/h. De afstand tussen gebod en meetplaats wordt dan als van de formule wordt gebruikgemaakt: $80 \times 3 = 240$ m.

2.3 Betrouwbaarheid tachograaf

Een tachograaf in een vrachtauto of autobus ontvangt een snelheidssignaal door middel van een zender (impulsgever) die zich bevindt aan de versnellingsbak van het betreffende voertuig. Dit snelheidssignaal wordt gemeten in het aantal impulsen dat over een lengte van minimaal 1 kilometer door de zender wordt afgegeven.

De meting en registratie van de snelheid door een tachograaf wordt beïnvloed door het bandenprofiel, de bandenspanning en/of beladingsgraad. Daarom moet de snelheid die de tachograaf aangeeft, worden benoemd als de voertuigsnelheid. De werkelijk gereden snelheid is enkel vast te stellen met een goedgekeurde snelheidsmeter.

2.4 Erven

Op een woonerf moet 'stapvoets' gereden worden. Op grond van een arrest van de Hoge Raad¹⁶ moet onder 'stapvoets' worden verstaan 15 km/h.

3. Marges

3.1 Maximale fout

(Mobiele) radarsnelheidsmeter, lasersnelheidsmeter, detectorsnelheidsmeter, (mobiele) trajectnelheidsmeter

De maximale fout onder bedrijfsomstandigheden bedraagt 3 km/h voor snelheden niet groter dan 100 km/h en 3 procent van de gemeten snelheid voor snelheden groter dan 100 km/h.

Geijkte boordsnelheidsmeter in dienstvoertuig

De maximale fout voor geijkte boordsnelheidsmeters bedraagt 3 km/h voor snelheden niet groter dan 100 km/h en 3 procent van de werkelijke snelheid voor snelheden groter dan 100 km/h. De in de ijktafel onder gemeten snelheid opgenomen waarden moeten daarom ook met deze waarden worden gecorrigeerd.

3.1.1 Correctietabel

De in punt 3.1 vermelde maximale fout van 3 procent is uitgewerkt in onderstaande correctietabel. De correctie van de maximale fout vindt plaats conform deze tabel.

Correctietabel in km/h

Correctie met 3 %

Gemeten snelheid	Correctie 3 %
0 t/m 100 km/h	3 km/h
101 t/m 130 km/h	4 km/h
131 t/m 165 km/h	5 km/h
166 t/m 200 km/h	6 km/h
201 t/m 230 km/h	7 km/h

3.2 Werkelijk gemeten snelheid

De Hoge Raad heeft in diverse arresten¹⁷ het standpunt ingenomen dat met de in artikel 21 RVV 1990 genoemde snelheid niet de gemeten, maar de werkelijk gereden snelheid wordt bedoeld. Een ten laste gelegde snelheid is slechts bewezen, als van de gemeten snelheid de maximaal toelaatbaar geoordeelde meetfout van de meetapparatuur is afgetrokken. Hetzelfde geldt voor snelheden die zijn vastgesteld met een mobiele radarsnelheidsmeter.¹⁸

De onder punt 3.1 vermelde maximale fouten onder bedrijfsomstandigheden moeten van de gemeten snelheid worden afgetrokken waardoor de werkelijke snelheid (= gecorrigeerde snelheid) wordt vastgesteld.

3.3 Ondergrens vervolging en instellen snelheidsmeters

Om te voorkomen dat de gemeten snelheid na aftrek van de meetcorrectie te dicht bij de toegestane maximumsnelheid ligt, wordt pas opgetreden als de gemeten snelheid verminderd met de voorgeschreven correctie van 3 procent, met 4 km/h of meer wordt overschreden. Uitsluitend bij een toegestane maximumsnelheid van 130 km/h wordt van deze regel afgeweken en kan worden opgetreden vanaf een gemeten snelheid van 136 km/h. Aangezien de maximumsnelheid van 130 km/h de bovengrens vormt van het snelheidsgebouw vinden de ministers van Veiligheid en Justitie en Infrastructuur en Milieu het verdedigbaar om geen ondergrens te hanteren bij deze snelheid¹⁹.

De snelheidsmeters zoals genoemd onder 3.1 van deze aanwijzing moeten dus als volgt worden ingesteld:

Maximumsnelheid	Snelheidsmeter instellen op	Correctie	Beschikking
30 km/h	37 km/h	-3	34 km/h
50 km/h	57 km/h	-3	54 km/h
80 km/h	87 km/h	-3	84 km/h
100 km/h	108 km/h	-4	104 km/h
120 km/h	128 km/h	-4	124 km/h
130 km/h	136 km/h	-5	131 km/h
Wegwerkzaamheden	Snelheid + 7	-3	

Het hoger instellen van de snelheidsmeters omdat de film anders te snel vol is of omdat bepaalde wegen zich door hun infrastructuur zouden lenen voor een hogere snelheid, is in strijd met het handhavingsbeleid en wordt met klem afgeraden. De rechtszekerheid en de rechtseenheid komen dan in het geding.

Als de infrastructuur van de weg zich niet verenigt met de voor die weg geldende snelheidslimiet, moet met de wegbeheerder worden overlegd om de maximumsnelheid aan te passen aan de omstandigheden of om de weg zodanig in te richten dat deze uitnodigt om de aldaar bestaande maximumsnelheid niet te overschrijden.

4. Eisen proces-verbaal

4.1 Laser snelheidsmeter (lasergun)

Juridisch gezien is er geen bezwaar tegen het verbaliseren op kenteken bij gebruik van de lasergun. Omdat echter bij het gebruik van de lasergun meestal geen fotografische- of videoregistratie van de gedraging of overtreding plaatsvindt, moet in beginsel tot staandhouding worden overgegaan.²⁰

Als bij het gebruik van de lasergun toch tot het verbaliseren op kenteken wordt overgegaan zonder fotografische of videoregistratie, moet dit in het proces-verbaal of de beschikking worden gemotiveerd.

In het proces-verbaal wordt naast de maximumsnelheid, de gemeten snelheid en de werkelijke (gecorrigeerde) snelheid, vermeld op welke afstand het voertuig werd gemeten.

4.2 Detectorsnelheidsmeter

Als bij detectormeting de gereden snelheid met '-' wordt aangegeven, is dit een waarde die het snelheidsmeetmiddel niet heeft kunnen aangeven. Om een zaak te kunnen vervolgen, moet de waarde van de snelheid bekend zijn. Als de waarde niet bekend is, zal afdoening dus niet mogelijk zijn.

4.3 Mobiele trajectnsnelheidsmeter

Als een voertuig is uitgerust met een mobiele trajectnsnelheidsmeter, kan alleen in zeer uitzonderlijke gevallen gebruik worden gemaakt van een geijkte snelheidsmeter in het dienstvoertuig. Bij gebruik van een geijkte snelheidsmeter in een dergelijk dienstvoertuig moet in het proces-verbaal worden gemotiveerd waarom geen gebruik werd gemaakt van de mobiele trajectnsnelheidsmeter.

4.4 Geijkte boordsnelheidsmeter in dienstvoertuig

Een proces-verbaal waarin sprake is van snelheidsmeting met behulp van een geijkte snelheidsmeter in een dienstvoertuig dient de volgende gegevens te bevatten:

- de toegestane snelheid;
- de afstand tussen het gemeten en meetvoertuig, met de vaststelling dat die onderlinge afstand tijdens het meten van de snelheid gelijk dan wel nagenoeg gelijk bleef, dan wel dat het gemeten voertuig uitliep op het dienstmotorvoertuig^[21];
- de afstand waarover de snelheid van het voertuig werd gemeten;
- de geconstateerde snelheid (afgelezen snelheid);
- de gemeten snelheid volgens ijklabel (= snelheid ijklabel behorende bij de boordsnelheidsmeter);
- de gecorrigeerde snelheid (= gemeten snelheid volgens ijklabel minus de correctie of snelheid ijklabel waarin de correctie reeds is opgenomen);
- de overschrijding in aantal kilometers per uur.

5. Excessieve snelheidsovertredingen (artikel 164 lid 2 onder c VVV 1994)

De Aanwijzing inzake de invordering van rijbewijzen geeft een regeling voor de vordering tot overgifte, dan wel inhouding van het rijbewijs bij excessieve snelheidsovertredingen.

De bijlage 2 bij de Aanwijzing inbeslagname regelt de gevallen van inbeslagname van het voertuig.

6. Recidive-regeling gedocumenteerde snelheidsovertredingen

De recidive-regeling gedocumenteerde snelheidsovertredingen wordt toegepast bij snelheidsovertredingen die niet als gedraging in de bijlage bij de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV) zijn opgenomen^[22]. Van recidive is alleen sprake als de overtreder wordt begaan binnen twee jaar na afdoening van de vorige overtredering.

De Richtlijn voor strafvordering tarieven en feitomschrijvingen inzake misdrijven, overtrederingen en gedragingen als bedoeld in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften regelt het sanctiebeleid.

7. Handhaving snelheidsbegrenzer door politie en Inspectie Verkeer & Waterstaat

7.1 Schematisch overzicht voertuigcategorie en ingangsdatum snelheidsbegrenzer (art. 5.3.15 en 5.3a.15 RV)

Schematisch overzicht verplichting snelheidsbegrenzer

Categorie	Toegestane max. massa in kg	Datum ingebruikname
Bedrijfsauto	> 12.000	na 31-12-1987
Bedrijfsauto	> 3.500 t/m 12.000	na 31-12-2004
Bedrijfsauto met dieselmotor	> 3.500 t/m 12.000	na 30-9-2001 maar vóór 1-1-2005
Bus	> 10.000	na 31-12-1987
Bus	t/m 10.000	na 31-12-2004
Bus met dieselmotor	t/m 10.000	na 30-9-2001 maar vóór 1-1-2005

7.2 Uitgangspunten

7.2.1 Geconstateerde snelheid

Het eerste uitgangspunt van de handhaving van de regels betreffende de snelheidsbegrenzer is de geconstateerde snelheid. Een indicatie dat een snelheidsbegrenzer niet is afgesteld op de in rubriek 2 genoemde maximumsnelheid, is in elk geval aanwezig, als de gemeten snelheid meer bedraagt dan:

- 90 km/h voor de in 7.1 genoemde bedrijfsauto's;
- 100 km/h voor de in 7.1 genoemde bussen.

Naast het meten van de gereden snelheid kan ook de door een tachograaf geregistreerde (te hoge) snelheid dienen.

7.2.2 Bestuurder verantwoordelijk voor snelheidsoverschrijding

Het tweede uitgangspunt is dat in principe de bestuurder verantwoordelijk is voor de snelheidsoverschrijding en de eigenaar/houder voor het niet aanwezig zijn van een goedgekeurde en goedwerkende snelheidsbegrenzer.

7.3 Verbaliseringsbeleid Nederlandse bedrijfsauto's en bussen

Als de bestuurder door een daartoe bevoegde opsporingsambtenaar van de politie of de Inspectie Verkeer en Waterstaat wegens een snelheidsovertreding is staande gehouden, moet er in ieder geval ter zake van de snelheidsovertreding een proces-verbaal worden opgemaakt dan wel een administratieve sanctie in de zin van de WAHV (Wet Mulder) worden opgelegd.

In de Bijlage van het Transactiebesluit en het Besluit OM-afdoening zijn in de feitscodes N 150 d en N 150 dd de overtrederingen opgenomen ter zake het niet voorzien zijn van een goedwerkende snelheidsbegrenzer. Hoewel hiervoor in principe aan de bestuurder en de eigenaar/houder een transactie kan worden aangeboden of een strafbeschikking kan worden uitgevaardigd, moet daarvan bij de bestuurder worden afgezien, tenzij deze de eigenaar/houder van het voertuig is. Als blijkt dat geen goedwerkende snelheidsbegrenzer aanwezig is, dan moet daarvoor een transactievoorstel worden aangeboden of een aankondiging van strafbeschikking aan de eigenaar/houder worden uitgevaardigd.^[23]

Het is dus mogelijk dat het feitencomplex zowel een administratiefrechtelijk als strafrechtelijk vervolg krijgt. De bestuurder kan een administratieve sanctie opgelegd krijgen wegens de snelheidsovertreding, en aan de eigenaar/houder kan vanwege de niet-goedgekeurde, dan wel niet-goedwerkende snelheidsbegrenzer een transactie worden aangeboden of een aankondiging van strafbeschikking worden uitgereikt of toegezonden.

7.4 Verbaliseringsbeleid buitenlandse bedrijfsauto's en bussen

De verbalisering van bestuurders van buitenlandse bedrijfsauto's en bussen vindt plaats conform het bovenstaande verbaliseringsbeleid ten aanzien van Nederlandse bedrijfsauto's en bussen, met dien verstande dat van het toezenden van een transactievoorstel of een aankondiging van strafbeschikking aan de eigenaar/houder kan worden afgezien. In een dergelijk geval kan de buitenlandse bestuurder zowel een beschikking worden opgelegd voor de snelheidsovertreding als een transactie worden aangeboden of een aankondiging van strafbeschikking worden uitgereikt ter zake van het niet voorzien zijn van een goedwerkende snelheidsbegrenzer. Op grond van het bij de invoer van de politiestrafbeschikking in werking tredende artikel 3a van het Besluit tenuitvoerlegging geldboeten kan, als sprake is van het uitreiken van een aankondiging van strafbeschikking, de bestrafte in de gelegenheid worden gesteld om binnen één dag waarop het strafbare feit is ontdekt de geldboete te voldoen. Hierbij moet de bestrafte in een voor hem begrijpelijke taal worden medegedeeld dat hij bij daadwerkelijke directe betaling van de geldboete afstand doet van het recht op verzet tegen de strafbeschikking.

OVERGANGSRECHT

De beleidsregels in deze aanwijzing hebben gelding met ingang van de datum van inwerkingtreding.

Voorbeeldtabel geijkte boordsnelheidsmeter

KM teller	Gemeten snelheid	Datum
		30/09/11
30	27	Reg.no. 951415
40	37	Kenteken 00-XX-XX
50	47	Wegdraaital 525
60	57	KM-stand 064494
70	67	Plaats Randstad
80	77	
90	87	
100	96	
110	106	
120	116	
130	126	
140	136	
150	146	
160	156	
170	165	
180	175	
190	185	
200	195	
210		
220		

[1] Richtlijn 92/6/EEG (Pb. EG L 57), gewijzigd bij Richtlijn 2002/85/EG betreffende de installatie en het gebruik van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen en Richtlijn 92/24 EEG (Pb. EG L 129), gewijzigd bij richtlijn 2004/11 EG betreffende de eisen die aan snelheidsbegrenzers of soortgelijke begrenzingssystemen voor bepaalde categorieën motorvoertuigen zijn gesteld.

[2] Zie tabel punt 7.1

[3] Sommige radar-, laser-, detector- en trajectnsnelheidsmeters zijn verplaatsbaar en kunnen daardoor vanuit verschillende locaties snelheidsmetingen vanuit een vast punt verrichten.

[4] In deze aanwijzing wordt t.b.v. een eenduidig taalgebruik bij de boordsnelheidsmeter de term 'geijkte' gehanteerd, terwijl formeel sprake is van een 'gekalibreerde' boordsnelheidsmeter.

[5] Zie voorbeeld ijktafel bijlage 1.

[6] Met het uitlezen van de film dan wel digitale beelden wordt het daadwerkelijk beoordelen van de (digitale) foto bedoeld en derhalve het daadwerkelijk waarnemen van de overtreding.

[7] Zie vorige voetnoot.

[8] Deze rapportage maakt geen deel uit van het proces-verbaal of van het zaakoverzicht als sprake is van een gedraging inzake de WAHV.

[9] Hierbij moet worden gedacht aan unieke codering/nummering van gegevensdragers, zoals een CD, het gebruik van geleidelijsten en fysieke overdracht van gegevens.

[10] Gelet op hetgeen in art. 3 lid 2 WAHV is bepaald zijn daartoe aangewezen opsporingsambtenaren die bevoegd zijn een administratieve sanctie op te leggen ter zake van op geautomatiseerde wijze vastgestelde gedragingen.

[11] HR 26 januari 1999, VR 1999/79. De Hoge Raad heeft terzake een door middel van trajectcontrole geconstateerde snelheidsovertreding bepaald: 'De omstandigheid dat een en ander onder directe verantwoordelijkheid van de politie is geschied en dat door de verbalisant is waargenomen hetgeen langs elektronische weg is geconstateerd en vastgelegd, brengt mee dat hier sprake is van een proces-verbaal dat de mededeling van de verbaliserende ambtenaar betreft van feiten of omstandigheden door hemzelf waargenomen. Daaraan doet niet af dat eerdergenoemde waarnemingen van tijd en plaats niet direct met de eigen zintuigen zijn geschied en de noodzakelijke berekeningen met hulpapparatuur zijn uitgevoerd. Van dat oordeel uitgaande, heeft de rechtbank terecht aan eerder bedoeld proces-verbaal de bewijskracht van art. 344, tweede lid, WvSv toegekend voorzover het betreft de door de verbalisant gedane waarnemingen van hetgeen langs elektronische weg is geconstateerd, van het feit dat de Rijksdienst voor het Wegverkeer de in het proces-verbaal bedoelde opgave heeft gedaan en van het feit dat de verdachte het desbetreffende antwoordformulier heeft geretourneerd.'

[12] Zie de in bijlage opgenomen voorbeeldtabel.

[13] HR 27 november 1973, VR 1974/37 en HR 8 oktober 1974, VR 1975/20

[14] Hof Leeuwarden 18 april 2001, WAHV 00/00267. Mede gelet op de toelichting op art. 19 RVV1990 vloeit uit het bepaalde in art. 5 WWV1994 en art. 19 RVV1990, gelezen in onderling verband en samenhang, voort dat een bestuurder zijn snelheid steeds zodanig dient te regelen, dat hij in staat is borden zo tijdig waar te nemen dat hij zijn weggedrag tijdig aan de door die borden gegeven ge- of verboden, waarschuwingen of andere informatie kan aanpassen.

[15] Hof Leeuwarden 21 september 2006, LJN AZ5513, WAHV 06/00746. De ratio van de snelheidsbeperking tot 70 km per uur bij kruisingen als de onderhavige is niet slechts gelegen in het de bestuurder nopen tijdig te reageren op de verplichting zijn voertuig voor het rode verkeerslicht tot stilstand te brengen, maar ook in het met die gematigde snelheid de kruising op te rijden. Nu daaraan niet is voldaan is niet relevant op welke afstand van de kruising het bord G3 zich bevindt.

[16] HR 5 oktober 1999, nr. 11-99-V. De Hoge Raad zegt hierover: 'De wet geeft niet aan wat onder stapvoets moet worden verstaan. Volgens de memorie van toelichting dient de snelheid van het motorvoertuig zoveel mogelijk aangepast te worden aan die van een voetganger. Volgens door de politie uitgevoerde proeven is het in het algemeen technisch niet mogelijk met een motorrijtuig te rijden met een snelheid van een voetganger. Daarom wordt het juist geacht als toegestane snelheid op een woonerf te hanteren de snelheid die met een motorvoertuig technisch minimaal mogelijk is. Gelet op de verklaringen van de verbalisant en de getoonde videobeelden wordt aannemelijk geacht dat deze snelheid 15 kilometer per uur bedraagt.'

[17] Bijv. HR 12 december 1995 en 23 januari 1996, NJ 1996, 397-400.

[18] Arrest HR 12 maart 1996, LJN: ZD0406, NJ 1996, 511.

[19] Verzamelbrief verkeersveiligheid, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 11 mei 2011, kenmerk IENM/BSK-2011/53873

[20] Bijv. arrest Hof Leeuwarden 30 mei 2001, WAHV 00/00197.

[21] Arrest gerechtshof Arnhem, 24 juli 2009, LJN: BJ3985

[22] Een overschrijding van de maximumsnelheid met meer dan 30 km/h of voor bepaalde snelheidsovertredingen op autosnelwegen met meer dan 40 km/h

[23] De regeling van de strafbeschikking in het Wetboek van Strafvordering voorziet niet in de mogelijkheid dat de opsporingsambtenaar een aankondiging van strafbeschikking aan de verdachte toezendt. In gevallen waarin toezending aan de orde is, is het aangewezen dat dit meteen het afschrift van de politiestrafbeschikking zelf betreft. In dat geval wordt de zaak ingestuurd bij het CJIB dat vervolgens namens de opsporingsambtenaar de strafbeschikking aan de verdachte toezendt.