

Stroomschema →

Toelichting →

Handreiking →

Verkeershandhaving in het lokale overleg ‘Verkeersveiligheid’

Samen werken naar een verkeersveilige omgeving, samen naar nul verkeersslachtoffers. Dit doel wordt het beste bereikt vanuit de integrale aanpak (3 E's). De E's van Engineering (infrastructuur), Education (gedragsbeïnvloeding) en Enforcement (handhaving). Specifiek voor handhaving geeft dit document je handvatten om samen meer focus en afstemming te creëren. Met wie en hoe je dat doet, start met het stroomschema en maak verkeershandhaving onderdeel van het gemeentelijke (verkeers)veiligheidsbeleid. Veel succes!



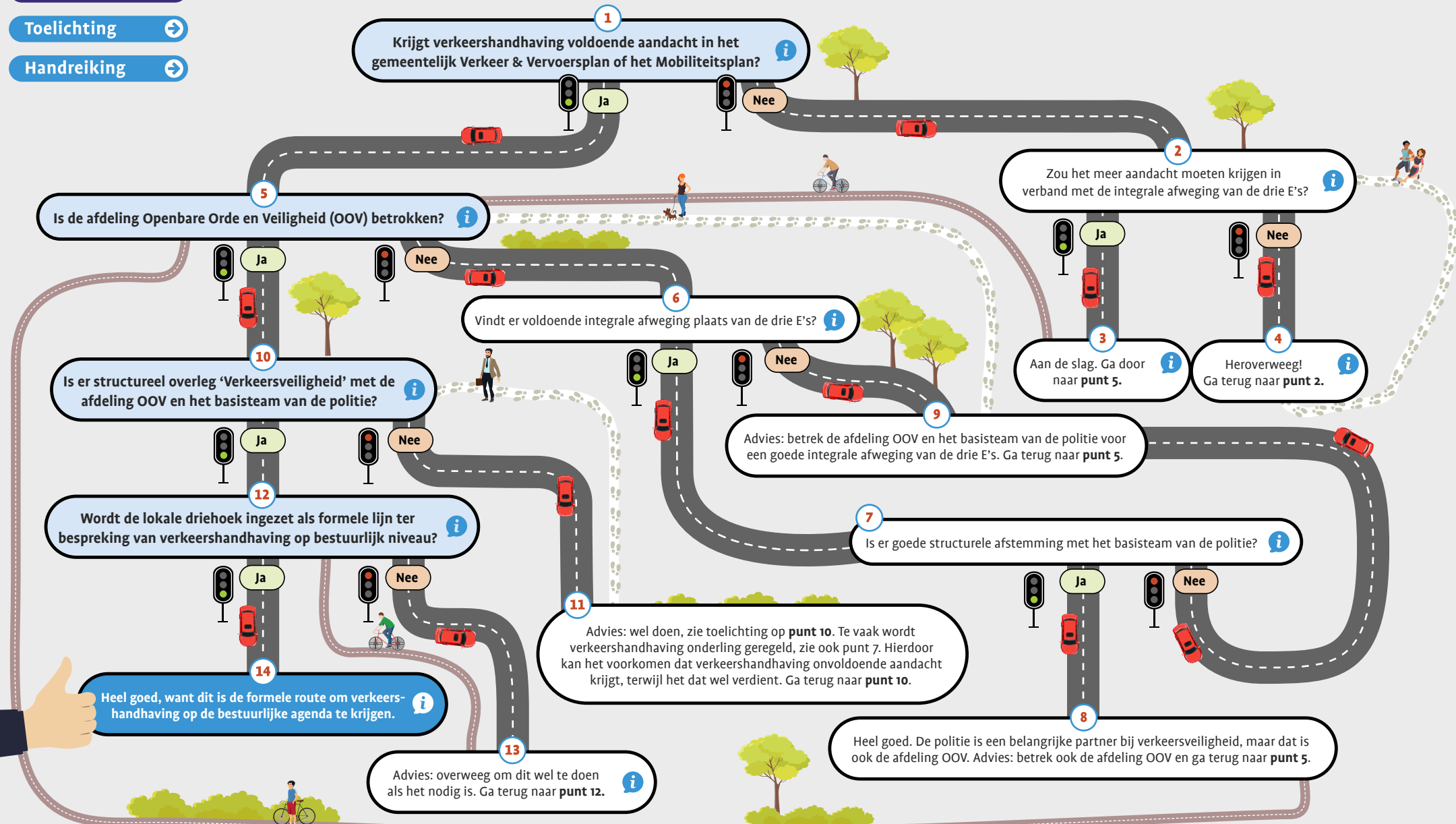
Stroomschema verkeershandhaving

Klik op het informatie icoon van het desbetreffende punt voor toelichting op de vraag

Stroomschema

Toelichting

Handreiking



Toelichting stroomschema verkeershandhaving

Stroomschema →

Toelichting →

Handreiking →

1

Krijgt verkeershandhaving voldoende aandacht in het gemeentelijk Verkeer & Vervoersplan of het Mobiliteitsplan?

De meeste gemeenten in Nederland kennen een lokaal beleidsplan op het terrein van verkeersveiligheid. Vaak heet dit plan een Gemeentelijk Verkeer & Vervoersplan of een Mobiliteitsplan. In de praktijk blijken deze plannen vooral gericht te zijn op de weginrichting (aangezien de gemeente wegbeheerder is) en gedragsverandering van verkeersdeelnemers door bijvoorbeeld educatie. Verkeershandhaving (van rijdend verkeer) daarentegen krijgt in de meeste plannen nauwelijks aandacht. Als het wordt genoemd is dit in vaak in algemene termen en ook worden er geen doelstellingen aan gekoppeld.

2

Zou het meer aandacht moeten krijgen in verband met de integrale afweging van de drie E's?

Dat verkeershandhaving integraal onderdeel moet uitmaken van de maatregelen in het lokale verkeersveiligheidsbeleid, staat verwoord in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030. Eén van de kern-elementen van het SPV is het bevorderen van integraal werken. "Het verbeteren van de verkeersveiligheid wordt vanuit integraal beleid vormgegeven", aldus het SPV. Hiermee bedoelen zij dat de maatregelen op het gebied infrastructuur, educatie en handhaving (de drie E's: Engineering, Education, Enforcement) in onderlinge samenhang worden gezien. Dus ook op lokaal niveau moet een goede integrale afweging gemaakt worden

van de drie E's. De afdeling Verkeer & Vervoer of Mobiliteit binnen de gemeente is de eerst aangewezen afdeling om dit na te streven. Met andere woorden, betrek verkeershandhaving beter bij de integrale afweging van de maatregelen.

3

Aan de slag!

Goed dat je meer aandacht aan verkeershandhaving wilt geven in het verkeersveiligheidsbeleid. Dit houdt niet in dat het een makkelijke opgave is, maar het leidt hoogstwaarschijnlijk wel tot betere afgewogen beleidsmaatregelen.

4

Heroverweeg!

Verkeersveiligheid raakt elke inwoner van Nederland elke dag. Iedereen wil veilig op zijn of haar bestemming aankomen. Het is daarom van groot maatschappelijk belang dat dit veilig gebeurt want er vallen jaarlijks te veel verkeersslachtoffers, ook in jouw gemeente. De aantallen zijn dagelijks niet groot maar over een heel jaar bij elkaar opgeteld voor jouw gemeente en regio aanzienlijk. Verkeershandhaving is derhalve één van de drie E's die in samenhang met de twee andere E's zeer serieus genomen dient te worden. Heroverweeg hoe je komt tot een gezamenlijke verkeersveiligheidsaanpak, waarbij verkeershandhaving ook integraal wordt meegenomen.

5

Is de afdeling Openbare Orde en Veiligheid (OOV) betrokken?

In veel gemeenten ligt de verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid voornamelijk bij de afdeling Verkeer & Vervoer/Mobiliteit en bestuurlijk bij de wethouder Verkeer. Dat is op zich goed maar in de integrale afstemming van de beleidsmaatregelen én voor de formele lijn voor het inschakelen van capaciteit bij de politie op handhaving, is betrokkenheid van de afdeling OOV en de burgemeester van groot belang. Echter, dit belang wordt lang niet altijd gezien bij de afdeling OOV zelf. Ook zij moeten vaak nog een stap zetten om in te zien dat zij een rol hebben bij de integrale afweging van beleidsmaatregelen voor de verkeersveiligheid. De gegeven reden door OOV is vaak dat zij zich alleen focussen op de hardere kant van veiligheid en de burgemeestersbevoegdheden. Daarom wordt het in veel gemeenten niet opgenomen in hun integraal veiligheidsplan. Dit is echter geen houtsnijdend argument. Veel beleidsonderwerpen bij OOV hebben namelijk raakvlakken met verkeersveiligheid zoals bij jeugd (scooteroverlast, alcohol & drugs), bij ondermijning (drugs en veelplegers) en bij veilige wijk (veilige school, te hard rijden en fout parkeren). Plus, verkeersoverlast zoals te hard rijden is vaak een van de grootste ergernissen van bewoners als hen gevraagd worden naar het grootste veiligheidsproblemen in hun wijk! Overigens wordt het onderwerp verkeersveiligheid ook genoemd in het VNG-document Kernbeleid Veiligheid. Dat is het procesdocument voor afdelingen OOV om te komen tot een integraal veiligheidsplan. Met andere woorden, verkeersveiligheid kan onderdeel uitmaken van het lokale integrale veiligheidsplan.



Toelichting Stroomschema verkeershandhaving'

Stroomschema →

Toelichting →

Handreiking →

Voor wat betreft de burgemeestersbevoegdheden, de burgemeester heeft in de lokale driehoek (samen met de officier van justitie en de politiechef) een rol bij het bepalen van politiecapaciteit voor verkeershandhaving. Kortom, het is van groot belang dat ook de afdeling OOV en de burgemeester betrokken raken bij verkeersveiligheid en meer specifiek verkeershandhaving.

6

Vindt er voldoende integrale afweging plaats van de drie E's?

Voor een goede integrale afweging van de maatregelen in het kader van de drie E's is het verstandig om ook de afdeling OOV te betrekken (zie ook punt 5). Zij kunnen vanuit hun professionaliteit kijken naar de problematiek en verbinding leggen met andere veiligheidsonderwerpen. Handhaving kan dan één van de maatregelen zijn in de mix van maatregelen die ingezet kunnen worden. De afdeling OOV kan het voorstel van handhaving vervolgens agenderen in de lokale driehoek voor een beslissing op inzet van handhavingcapaciteit.

7

Is er goede structurele afstemming met het basisteam van de politie?

In bijna alle gemeenten is er afstemming met het basisteam van de politie en dat is goed. Immers, de politie kan goed meedenken met en adviseren over de inrichting van de wegen en afwegen of er verkeershandhaving nodig is of niet. Door schaarste in politiecapaciteit en het feit dat verkeershandhaving vaak geen hoge prioriteit heeft (zowel bij politie als ook bij de gemeente), valt het in de praktijk vaak tegen hoeveel verkeershandhaving de politie kan bieden.

Let op: In de praktijk blijkt dat de relatie tussen de ambtenaar Verkeer & Vervoer/Mobiliteit met de politie vaak een informele relatie is. Hierdoor worden de zaken onderling geregeld en afgedaan. Daar is op zich niks mis mee want het hebben van een goede informele relatie bevordert de onderlinge afstemming en het begrip dat de politie niet veel verkeershandhaving kan inzetten door de beperkte politiecapaciteit. Echter, het kan voorkomen dat bij de integrale afweging van de drie E's er juist meer behoefte is aan verkeershandhaving. Dan moet ook de formele bestuurlijke lijn richting de lokale driehoek ingezet kunnen worden. Met andere woorden, zorg voor een goede ambtelijk én bestuurlijke opschalingslijn in de besluitvorming.

10

Is er structureel overleg 'Verkeersveiligheid' met de afdeling OOV en het basisteam van de politie?

Voor een integrale afweging van de drie E's is het van belang dat er in elke gemeente een regulier overleg is met de afdeling Verkeer & Vervoer/Mobiliteit, de afdeling Openbare Orde en Veiligheid en het basisteam van de politie (optioneel is het mogelijk om ook de afdeling gemeentelijke handhaving en/of een beleidsmedewerker van het OM te betrekken). Een afstemmingsoverleg tussen deze drie partners is niet in alle Nederlandse gemeenten gemeengoed. Vaak is er wel overleg tussen de afdeling Verkeer & Vervoer/Mobiliteit en het basisteam van de politie, maar wordt de afdeling OOV vaak nog vergeten of wordt er onvoldoende interesse getoond vanuit OOV zelf (zie ook punt 5). Uit onderzoeken van het CCV (2020 en 2021) is gebleken dat een structureel overleg (bijvoorbeeld één keer per kwartaal) tussen de drie partners van grote meerwaarde is. De verschillende inzichten van de drie partners kunnen naast elkaar gelegd worden voor een juiste afweging van de drie E's, maar ook staat de formele weg open naar de lokale driehoek waar besluitvorming plaatsvindt over de inzet en capaciteit van de politie. Het is namelijk vaak de afdeling OOV die, in afstemming met de politie en het OM, de agenda bepaalt van de lokale driehoek.

Handreiking Verkeershandhaving in het lokale overleg 'Verkeersveiligheid'

Om een structureel ambtelijk overleg 'Verkeersveiligheid' een goede start te geven of juist meer focus te geven is een korte **handreiking** geschreven. In deze handreiking staat beschreven waarom het goed is om zo'n overleg te hebben, wie daar in moet zitten, hoe vaak het overleg moet plaatsvinden en waar men het inhoudelijk over zou moeten hebben.



Toelichting Stroomschema verkeershandhaving'

Stroomschema →

Toelichting →

Handreiking →

12

Wordt de lokale driehoek ingezet als formele lijn ter bespreking van verkeershandhaving op bestuurlijk niveau?

De lokale driehoek, het overleg tussen de burgemeester, officier van justitie en de politiechef, is het gremium in Nederland waar besloten wordt over de inzet van de politie op gemeentelijke niveau. Het is verstandig om dit gremium in te zetten voor bestuurlijke afstemming op verkeershandhaving en als er formeel (extra) politiecapaciteit geregeld moet worden. Echter, in de praktijk ziet men dat dit gremium te weinig gebruikt wordt door onbekendheid en door het feit dat men het ambtelijk onderling regelt (zie ook punt 7).

Inzet van de lokale driehoek lijkt misschien een zwaar middel, maar kan wel effectief zijn om het onderwerp goed op de agenda te krijgen. Er moet dan wel goede afstemming zijn ter voorbereiding op de driehoek, maar dat kan ambtelijk georganiseerd worden tijdens het structurele Verkeersveiligheidsoverleg zoals benoemd in punt 10.

Let op: De politie (Team Verkeer) bepaalt jaarlijks zelfstandig op regionaal eenheidsniveau de inzet op verkeershandhaving en licht de basisteams uit de eenheid daarover in. Soms wordt door Team Verkeer ook assistentie gevraagd van het basisteam ter plekke, Aandachtspunt is de afstemming over de politie-inzet met de desbetreffende gemeenten. Het is goed om als gemeente op de hoogte te geraken en met de politie in gesprek te gaan over op handen zijnde verkeershandhavingsacties en afstemming met waar juist voor de gemeente de specifieke behoeften liggen. Dit kan dan meegenomen worden in de afweging waar verkeershandhaving gaat plaatsvinden. Mocht dat niet naar ieders tevredenheid worden opgelost dan staat natuurlijk altijd de weg open voor bespreking in de lokale driehoek.

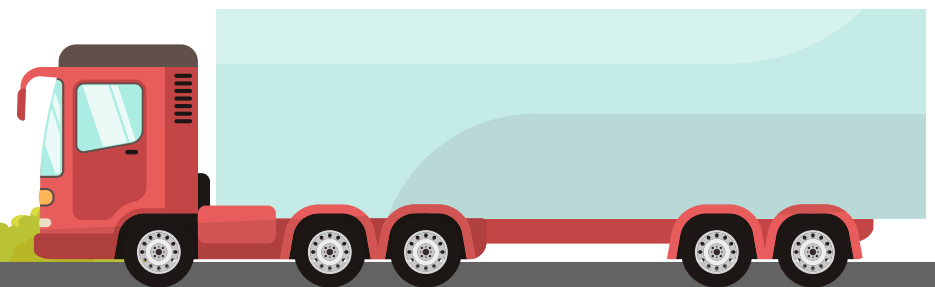
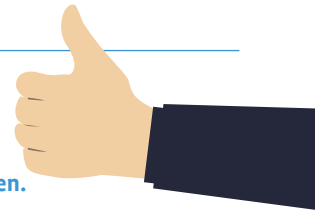
13

Advies: overweeg om dit wel te doen als het nodig is.

Indien de opschaling via de lijn van de wethouder Verkeer gaat, dan geldt het volgende advies. Advies: Opschaling binnen de kolom verkeer is op zich ook een goede en logische route, maar zorg er voor dat dan ook de burgemeester hiervan op de hoogte raakt zodat hij/zij kan overwegen om verkeershandhaving (structureel) als onderwerp in de lokale driehoek te bespreken. Eventueel schuift de wethouder een keer aan bij de lokale driehoek.

14

Heel goed, want dit is de formele route om verkeershandhaving op de bestuurlijke agenda te krijgen.



Handreiking Verkeershandhaving in het lokale overleg ‘Verkeersveiligheid’

Stroomschema →

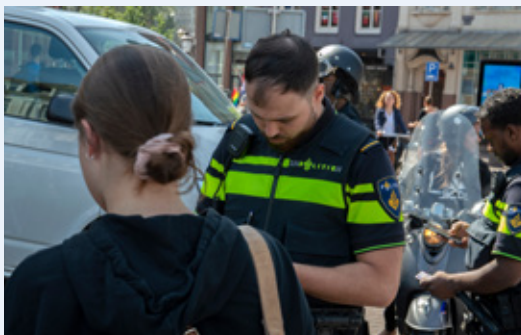
Toelichting →

Handreiking →

Inleiding

In deze handreiking wordt verkeershandhaving binnen het lokale overleg ‘Verkeersveiligheid’ centraal gesteld. Dit vanwege het feit dat verkeershandhaving op lokaal niveau vaak minder aandacht krijgt dan het verdient.

Deze handreiking is een aanvulling op het stroomschema Verkeershandhaving. In het stroomschema wordt een aantal vragen gesteld over de positie van verkeershandhaving in het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid. In deze handreiking wordt praktisch ingegaan op de vraag waarom het noodzakelijk is om een breder structureel ambtelijk overleg Verkeersveiligheid te hebben, wie daar in zitten, hoe vaak het overleg moet plaatsvinden en waar men het over zou moeten hebben.



Waarom een structureel overleg Verkeersveiligheid?

Verkeersveiligheid raakt elke inwoner van Nederland elke dag. Iedereen wil veilig op zijn of haar bestemming aankomen. Het is daarom van groot maatschappelijk belang dat dit veilig gebeurt want er vallen jaarlijks te veel verkeersslachtoffers, ook in jouw gemeente. De aantallen zijn dagelijks niet groot maar over een heel jaar bij elkaar opgeteld voor jouw gemeente en regio aanzienlijk.

SPV 2030 wil dat er meer structurele aandacht komt voor verkeersveiligheid en dat alle betrokkenen bij het beleid verantwoordelijkheid nemen voor het eigen deel in de keten. Het SPV stelt daarbij een nieuwe ‘governance’ voor maar laat daarbij in het midden hoe dat lokaal georganiseerd moet worden. Dit terwijl juist op lokaal niveau (per gemeente) verkeersveiligheidsbeleid concreet vorm gegeven dient te worden. Uit gesprekken met gemeenten blijkt dat bij het overwegen van verkeersveiligheidsmaatregelen de integrale afweging van de drie E’s belangrijk gevonden wordt maar dat dat nog vaak beter kan, zowel ambtelijk als bestuurlijk.

In de praktijk blijkt dat veel lokale bestaande ambtelijke overleggen over verkeersveiligheid slechts ingaan op twee van de drie E’s (engineering en education). De derde E (enforcement oftewel handhaving) komt marginaal aan bod. Terwijl verkeershandhaving ook een essentieel onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid behoort te zijn. Tevens blijkt dat de overleggen uit slechts twee partijen bestaan: de afdeling Verkeer & Vervoer/Mobiliteit en het basisteam van de politie. Terwijl het belangrijk is dat ook de afdeling Openbare Orde en Veiligheid betrokken wordt vanwege hun rol richting de lokale driehoek. In de lokale driehoek wordt immers formeel besloten hoeveel capaciteit beschikbaar is voor verkeershandhaving én de verbinding van verkeersveiligheid aan andere veiligheidsthema’s zoals ondermijning, veilige wijk en jeugd (zie ook punt 5 in het stroomschema).

Geadviseerd wordt dat elke gemeente een structureel ambtelijk overleg Verkeersveiligheid invoert met de drie beschreven partijen en duidelijk maakt hoe de bestuurlijke lijnen lopen op verkeershandhaving (zie ook punten 10 en 12 in het stroomschema).

Hoe vaak

De frequentie van een structureel ambtelijk overleg ‘Verkeersveiligheid’ wordt lokaal bepaald. Dit hangt vaak af van de problematiek, gevoelde urgentie en bereidheid om deel te nemen aan dit overleg. Aanbevolen wordt om in ieder geval één keer in de drie maanden bij elkaar te komen. Dat is voldoende om op hoofdlijnen de voortgang van de activiteiten op verkeersveiligheid en specifiek verkeershandhaving in de gemeente te monitoren en nieuwe ontwikkelingen te bespreken.

Wie aan tafel

Om een integrale afweging van de maatregelen op verkeersveiligheid te maken in het kader van de drie E’s, is het verstandig om (in het geval van verkeershandhaving) de onderstaande personen aan tafel te hebben zitten. Onderschat niet de waarde van het bij elkaar aan tafel zitten en met elkaar de problematiek te bespreken. Het uitwisselen van standpunten kweekt begrip en men weet na afloop van de bijeenkomst elkaar ook veel beter te vinden. Indien de standpunten uiteindelijk toch te veel van elkaar verschillen, is het verstandig om de opschalingslijn in te gaan naar de bestuurder. Hij of zij is uiteindelijk politiek verantwoordelijk.

De deelnemers aan het overleg Verkeersveiligheid zijn:

- **Ambtenaar van de afdeling Verkeer & Vervoer/Mobiliteit**

Vanuit de afdeling Verkeer & Vervoer/Mobiliteit wordt het lokale verkeersveiligheidsbeleid gecoördineerd. Het is dan logisch dat zij ook het voortouw nemen in het organiseren van het overleg Verkeersveiligheid en de voorzitter leveren. Vaak wordt er vanuit deze afdeling ook een Verkeers- en Vervoersplan of Mobiliteitsplan geschreven waaruit moet blijken wat het beleid is van de gemeente op verkeersveiligheid.



Handreiking Verkeershandhaving in het lokale overleg 'Verkeersveiligheid'

Stroomschema ↩

Toelichting ↩

Handreiking →

- **Ambtenaar van de afdeling Openbare Orde en Veiligheid**
Vanuit de afdeling Openbare Orde en Veiligheid wordt voor de gemeente het lokale veiligheidsbeleid gecoördineerd. Niet in alle gemeenten wordt verkeersveiligheid meegenomen in het Integraal Veiligheidsplan. Toch heeft de afdeling OOV een belangrijke rol als het gaat om verbinding leggen tussen verkeersveiligheid en andere veiligheids-onderwerpen (zie punt 5 in het stroomschema of hieronder) en de formele bestuurlijke opschalingslijn naar de lokale driehoek.
- **Politie ambtenaar uit het basisteam**
De politie is een onmisbare schakel in het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente. Zij kan de gemeenten op tal van verkeersveiligheids-onderwerpen adviseren en zet verkeershandhaving in als dat nodig is. De politie beschikt over een regionaal handavingsplan wat als belangrijk uitgangspunt kan dienen voor bespreking van verkeerhandhaving op lokaal niveau.

Optioneel kunnen de volgende personen aan tafel zitten:

- **Ambtenaar van de gemeentelijke afdeling Handhaving**
De gemeentelijke afdeling Handhaving is (nog) niet bevoegd op te treden tegen rijdend verkeer maar wel bij stilstaand verkeer (parkeren). Vaak heeft de afdeling Handhaving goede contacten en samenwerking met de politie en kunnen zij in aanvulling op de politie de ogen en oren zijn van wat er op straat gebeurt. Deze informatie kan goed gebruikt worden bij de afweging welke maatregelen te nemen.
- **Beleidsambtenaar van het OM**
Het OM is belast met de opsporing en vervolging van strafbare feiten en dus ook van verkeersdelicten, de zogenoemde VARAS -feiten. De informatiepositie van het OM over verkeersdelicten kan interessant zijn om mee te nemen in de integrale afweging van lokale maatregelen.



Wat te bespreken?

In dit onderdeel worden de onderwerpen aangestipt die de deelnemers aan het structureel ambtelijk overleg 'Verkeersveiligheid' kunnen te bespreken. Het is niet nodig dat alle onderwerpen elke keer op de agenda komen te staan, maar het is wel goed deze zo nu en dan de revue te laten passeren.

- **Inventarisatie risico's**
Het SPV 2030 staat een aanpak voor van risico-gestuurd werken. Voorheen deed men veelal een analyse van plekken waar de meeste ongevallen plaatsvonden of slachtoffers vielen. Echter dat is reactief beleid waarmee men pas achteraf nagaat waar maatregelen getroffen dienen te worden. Met de komst van het SPV en risicogestuurd werken, kan men veel meer proactief beleid voeren door actie te ondernemen waar het relatief gevaarlijk is en de risico's hoog zijn. Door deze aanpak zal de kans op ongevallen verminderen.

Ook op lokaal niveau kunnen de risico's in kaart gebracht worden. Als de risico's bekend zijn, kunnen de maatregelen op basis van de drie E's in onderlinge samenhang worden afgewogen. Met andere woorden, men gaat niet alleen handhaving inzetten als er nog geen preventiemaatregelen geprobeerd zijn. Het moet een mix aan maatregelen zijn waar ook handhaving deel vanuit maakt. Handhaving hoeft niet altijd alleen het sluitstuk te zijn.

Kortom, inventariseer gemeenschappelijk de risico's in de gemeente en maak een integrale afweging van de maatregelen gebaseerd op de drie E's.

- **Dataverzameling**
In Nederland wordt veel data verzameld. Ook bij de deelnemers aan het lokale Verkeersveiligheids-overleg is data in grote mate aanwezig. Het kan van belang zijn om deze data naast elkaar te leggen om te kijken wat met deze data gedaan kan worden. Men moet dan wel weten welke data er voorhanden is en of deze data AVG-technisch met elkaar mogen communiceren. Bekend is dat er landelijk een goede verkeersongevallenregistratie (via systemen als BRON en VIA) wordt bijgehouden waar de politie en de afdeling Verkeer & Vervoer/Mobiliteit gebruik van maken. Maar minder bekend is dat bijvoorbeeld de afdeling Openbare Orde en Veiligheid gebruik maakt van de Veiligheidsmonitor van het CBS. Ook daar staat informatie in dat weer gebruikt kan worden voor de lokale praktijk.

Kortom, bespreek welke data een ieder heeft en of dat van meerwaarde is om in samenhang te bekijken.

- **Subjectieve versus objectieve veiligheid**
Subjectieve veiligheid oftewel door bewoners ervaren onveiligheid en overlast (zoals te snel rijden) kan heel goed meegenomen worden in de risicogestuurde aanpak. Het geeft goed aan waar bewoners risico's ervaren. Overigens is er niet altijd een directe relatie tussen de subjectieve veiligheidsgevoelens en de objectieve cijfers. Toch dient een signaal van bijvoorbeeld te hard rijden meegenomen te worden in de afweging van maatregelen. Zo kan het tijdelijk inzetten van een snelheidsmeter bij de buurtbewoners goed helpen om te laten zien dat de overheid het signaal serieus neemt.

Signalen van subjectieve veiligheid kunnen zowel bij de politie en bij meldpunten van de gemeente binnenkomen. Ook bewonersavonden waar wijkveiligheid centraal staat, kunnen goede input leveren. Het is aan



Handreiking Verkeershandhaving in het lokale overleg 'Verkeersveiligheid'

Stroomschema ↩

Toelichting ↩

Handreiking ↩

de deelnemers van het verkeersveiligheidsoverleg om afspraken te maken over het verwerken van de informatie.

Kortom, neem subjectieve meldingen van verkeers- onveiligheid serieus en ga na welke mix aan maat- regelen ingezet kunnen worden.

- **Recente (lokale) ontwikkelingen**

Binnen elke gemeente zijn er altijd nieuwe ontwikkelingen op het terrein van verkeersveiligheid. Er kunnen ongelukken hebben plaatsgevonden, er kunnen klachten zijn binnengekomen en/of er zijn nieuwe cijfers beschikbaar gekomen die besproken dienen te worden.

Kortom, ga met elkaar het gesprek aan wat er de laatste tijd is opgevallen en of er (aanvullende) maatregelen nodig zijn, uiteraard in onderlinge afweging van de drie E's.

- **De regionale uitvoeringsagenda**

Vanuit het SPV 2030 is gekozen voor een governance met bestuurlijke regionale overlegtafels. In Zuid-Holland regisseren twee regionale overheden deze overlegtafels: de MRDH (metropoolregio Rotterdam Den Haag) en de provincie (in de zes overige regio's van gemeenten). Vanuit deze overlegtafels zijn zowel bij de provincie als bij de metropoolregio uitvoerings- agenda's verkeersveiligheid opgesteld. Bij de metro- poolregio heet deze de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 en bij de provincie heet deze het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030. Beide documenten zijn van groot belang voor elke individuele gemeente hoe zij in gezamenlijkheid met deze twee regisseurs verkeersveiligheid kunnen oppakken. Echter, in beide stukken is verkeershandhaving een onderwerp dat niet in detail is uitgewerkt. Het is derhalve van groot belang om lokaal via de lokale driehoek verkeers- handhaving op de agenda te houden.

Kortom, bespreek de regionale uitvoeringsagenda en ga na welke activiteiten je op het gebied van verkeer- handhaving lokaal kan doen.

- **Afstemming beleidsplannen**

In de beleidsplannen van de drie deelnemers aan het lokale Verkeersveiligheidsoverleg staan de maat- regelen die deze partijen de komende periode willen gaan uitvoeren. Het is belangrijk om van elkaar te weten wat er in de plannen staat. Beter nog is om de plannen op elkaar af te stemmen. Dat is in de praktijk niet altijd een vanzelfsprekendheid omdat er bij de totstandkoming van die plannen vaak ook andere krachten meespelen die invloed hebben op wat er in de beleidsplannen staat. Dat is op zich niet erg, maar ga wel met elkaar het gesprek aan hoe de plannen beter op elkaar kunnen aansluiten zodat het geheel nog krachtiger wordt.

De beleidsplannen waar we het hier over hebben zijn het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (in sommige gemeenten heet dit het Mobiliteitsplan), het Integrale Veiligheidsplan en het jaarplan van de politie.

Kortom, ga het gesprek aan over afstemming van de drie beleidsplannen.

- **Capaciteit en budgetten**

Het uitvoeren van verkeersveiligheidsbeleid én verkeershandhaving kost geld en capaciteit. Zorg er dus voor dat tijdens de gemeentelijke begrotingsbehandelingen budget en capaciteit beschikbaar wordt gesteld om voldoende aandacht en prioriteit aan verkeershandhaving te geven. Bij veel gemeenten staat dit onder druk aangezien andere domeinen (als zorg en welzijn) veel aandacht opeisen. Door aandacht te blijven vragen voor verkeersveiligheid en verkeershandhaving moet verlaging van budgetten worden voorkomen.

Ook bij de politie staat verkeershandhaving onder druk mede omdat de afgelopen tijd veel andere prioriteiten erbij zijn gekomen, als ondermijning en cybercrime.



Daarbij is er schaarste aan politiecapaciteit en staat daarmee de toedeling van capaciteit aan verkeers- handhaving al snel onder druk. Zorg ervoor dat het onderwerp verkeersveiligheid en verkeershandhaving derhalve niet van de agenda verdwijnt en daarmee ook budget en capaciteit.

Kortom, blijf het onderwerp verkeershandhaving agenderen en zorg voor budget en capaciteit zowel bij gemeente als bij politie.

- **Bestuurlijk opschalen**

In het lokale Verkeersveiligheidsoverleg vindt afstemming plaats tussen de drie deelnemers over de uitvoering van de plannen en er worden situaties besproken om te verbeteren. De maatregelen worden integraal afgewogen in het kader van de drie E's. Aangezien het overleg ambtelijk is ingestoken, kan het voorkomen dat de drie deelnemers er onderling niet uitkomen of geen mandaat hebben om een bepaalde richting op te gaan. Het is dan belangrijk dat de drie deelnemers dit terugleggen bij hun leidinggevenden en/of hun portefeuillehouder zoals de wethouder Verkeer, de burgemeester of de politie- chef van het basisteam.

In het geval van tegengestelde belangen op het gebied van verkeershandhaving of het willen forceren van een uitspraak over de uitvoering van verkeershandhaving,



Handreiking Verkeershandhaving in het lokale overleg 'Verkeersveiligheid'

Stroomschema ↩

Toelichting ↩

Handreiking ↩



zijn er twee opschalingslijnen die in het lokale Verkeersveiligheidsoverleg besproken kunnen worden.

De eerste en formele opschalingslijn is een uitspraak krijgen van de lokale driehoek. In Nederland is het zo geregeld dat de inzet en beschikbaarheid van de politie geregeld wordt in de lokale driehoek, bestaande uit de burgemeester, de (gebieds)officier van justitie en de politiechef van het basisteam. Vaak wordt de agenda van de lokale driehoek voorbereid door de afdeling Openbare Orde en Veiligheid in afstemming met de politie en het OM. In het lokale Verkeersveiligheids-overleg kan dit worden voorbesproken. Doordat de ambtenaar OOV hierbij aanwezig is, is de lijn naar de lokale driehoek makkelijk gelegd. In de praktijk blijkt dat deze lijn onvoldoende gebruikt wordt aangezien verkeershandhaving vaak geen onderwerp van bespreking is bij de lokale driehoek. Dat is echter geen excuus om het niet te doen. Indien de partijen verkeershandhaving serieus willen nemen en hoger op de agenda willen plaatsen dan is dit juist een goede lijn om in te zetten.

De tweede opschalingslijn is de lijn richting de wethouder Verkeer. Het onderwerp kan worden opgeschaald naar de wethouder. Echter de wethouder Verkeer is niet de juiste persoon om een beslissing te nemen op verkeershandhaving aangezien dat voorgehouden is aan de lokale driehoek. Het zou derhalve verstandig zijn dat de wethouder Verkeer het onder-



werp bespreekt met de burgemeester. Zij kunnen samen beslissen of het onderwerp geagendeerd moet worden in de lokale driehoek. In sommige gemeenten neemt de wethouder Verkeer deel aan de lokale driehoek als het over verkeersonderwerpen gaat.

Kortom, bespreek de bestuurlijke opschalingslijnen om (indien nodig) een uitspraak te krijgen op inzet van verkeershandhaving.

- **Monitoring afspraken**

De afspraken die de drie partijen in het lokale Verkeersveiligheidsoverleg maken en de maatregelen die in het kader van verkeersveiligheid en verkeershandhaving uitgevoerd worden dienen één keer in de zoveel tijd gemonitord te worden. Worden de afspraken nagekomen, worden de maatregelen uitgevoerd en ligt de uitvoering op schema? Dit soort vragen kunnen in het Verkeersveiligheidsoverleg gesteld worden. Maak eventueel met elkaar een lokaal uitvoeringsprogramma om de maatregelen te monitoren.

Kortom, check regulier de gemaakte afspraken en monitor de maatregelen.

- **Meer partners op verkeersveiligheid**

Het lokale Verkeersveiligheidsoverleg bestaat, zoals hiervoor geschetst is, uit drie deelnemers: afdeling Verkeer & Vervoer/Mobiliteit, afdeling Openbare Orde

en Veiligheid en de politie. Daarbuiten zijn nog diverse andere partijen die zich op lokaal, regionaal en landelijk niveau bewegen die van belang zijn voor een goed verkeersveiligheidsbeleid, denk hierbij aan de provincie, de vervoersregio, het ROV-ZH en maatschappelijke organisaties, zoals de Fietsersbond, ANWB en Veilig Verkeer Nederland. Zie verder ook de governance infographic van Verkeershandhaving om een goed beeld te krijgen hoe de formele lijnen lopen als het gaat om Verkeersveiligheid en Verkeershandhaving.

Kortom, maak gebruik van de kennis van deze partners en/of betrek hen bij de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid.

- **Voorbeelden uit andere gemeenten en regio's**

Bij de integrale afweging van de drie E's en het bedenken van maatregelen is het verstandig om niet altijd zelf het wiel te willen uitvinden. Kijk naar goede voorbeelden uit andere gemeenten en regio's en maak gebruik van het aanbod dat andere organisaties doen om jullie lokaal te helpen. Goede voorbeelden kunnen uit de eigen regio komen en dan weten de politie, provincie en/of de vervoersregio vaak het contact te leggen.

Ook op landelijk niveau kennen we organisaties die gemeenten behulpzaam zijn op verkeersveiligheid zoals het CROW (kennisplatform op infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer) en SWOV (nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheids-onderzoek).

Kortom, bespreek goede voorbeelden uit andere gemeenten en regio's en ga na of dit ook iets is voor de eigen gemeente.

