



CCV centrum voor
criminaliteitspreventie en
veiligheid

Naar een optimale verkeershandhaving

In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en
de provincie Zuid-Holland

Versie 0.1

Axel Weggelaar en Sten Meijer

Voorwoord

Verkeershandhaving is één van de drie E's - engineering, education en enforcement - die in samenhang bekeken moet worden voor een goede integrale afweging van het verkeersveiligheidsbeleid en maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten. De Metropoolregio Rotterdam en Den Haag (MRDH) en de provincie Zuid-Holland beschouwen een integrale afweging als een belangrijk uitgangspunt. De komende jaren wordt het verkeersbeleid langs dit uitgangspunt verder (door)ontwikkeld en uitgevoerd. Aan het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV) is gevraagd om hiervoor bouwstenen aan te leveren. Daarbij is stevig gekeken naar het huidige beleid, de huidige samenwerking en de integraliteit daarin. Vanuit de bestaande situatie is gekeken hoe de gewenste situatie eruit zou kunnen zien. In deze rapportage worden hiervoor oplossingsrichtingen benoemd.

De uitkomsten en de oplossingsrichtingen in dit onderzoek dragen zo bij aan vooraf gestelde doelstelling: Het verbeteren van het proces om te komen tot een integrale afweging voor een zo optimaal mogelijke inzet van verkeershandhaving (in het licht bezien van de 3E's). Deze doelstelling vloeit logisch voort uit de ambities uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Hierin staat dat er meer structurele aandacht en samenwerking moet komen tussen overheden. Hierdoor kan de verkeersveiligheid verbeterd worden, aldus het SPV. Niet alleen de samenwerking en afstemming tussen overheden als gemeente, politie, provincie en Openbaar Ministerie (OM) is daarbij van belang, maar ook de samenwerking en het afstemmen van de beleidsplannen binnen deze organisaties zelf. Ook de prioriteitstelling op het onderwerp bij deze organisaties kan van belang zijn om de verkeersveiligheid en de handhaving te verbeteren. Ook met de uitvoering van dit onderzoek is geconstateerd dat organisaties andere prioriteiten stellen waardoor verkeersveiligheid en de handhaving onder druk komen te staan. Niettemin zien wij kansen om die druk eraf te halen: Zorg voor een duidelijke governance, zoek de verbinding en zorg voor hogere prioriteit. In deze rapportage beschrijven we hoe hiertoe succesvol de eerste stappen gezet kunnen worden.

Wij konden dit onderzoek niet uitvoeren zonder de hulp van de medewerkers van de betrokken organisaties. Hun inzet en openhartigheid maakte dat wij tot de kern van het vraagstuk konden komen en passende oplossingsrichtingen konden doen. Veel dank daarvoor!

Axel Weggelaar en Sten Meijer

© 2021. Alle rechten voorbehouden.

Ondanks alle aan de samenstelling van deze uitgave bestede zorg, kan het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid geen aansprakelijkheid aanvaarden voor eventuele schade die zou kunnen voortvloeien uit enige fout die in deze uitgave zou kunnen voorkomen.

Foto voorkant: Paasdruchte, drukte op Scheveningen (19 April 1965) / Eric Koch / Anefo
(https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Verkeer,_auto%27s,_BestanddeelNr_922-6712.jpg)

Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 Doelstelling en onderzoeksvragen	4
1.2 Werkwijze	5
1.2.1 Fase 1: Bureauonderzoek	5
1.2.2 Fase 2: Veldonderzoek	5
1.2.3 Fase 3: Analyse en rapportage	6
2. Veldonderzoek	8
2.1 Werkwijze werksessies	8
2.1.1 Wat weten we? Wat willen we? Wat kunnen we?	8
2.2 Uitkomsten regionale sessie	9
2.2.1 Antwoorden vooraf gestelde vragen	9
2.2.2 Werking van de governance	10
2.2.3 Rollen en samenwerking	11
2.3 Uitkomsten lokale werksessies	12
2.3.1 Den Haag	12
2.3.2 Dordrecht	14
2.3.3 Hellevoetsluis	16
2.3.4 Papendrecht	17
3. Uitkomsten	20
3.1 Verkeershandhaving heeft geen hoge prioriteit	20
3.2 Gescheiden werelden	20
3.3 Onderlinge afstemming	21
3.4 Escalatie routes worden niet gebruikt (bottom up)	22
4. Oplossingsrichtingen	23
4.1 Zorg voor een duidelijke governance	23
4.2 Zoek de verbinding	25
4.3 Zorg voor hogere prioriteit	26
Bijlage 1: Stroomschema verkeershandhaving en handreiking	29
Bijlage 2: Vragenlijst lokale werksessies	30
Bijlage 3: Bronnen	32

1. Inleiding

Verkeershandhaving is één van de drie E's (engineering, education en enforcement) die in samenhang bekeken moet worden voor een goede integrale afweging van verkeersveiligheidsbeleid en inzet van maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten. De Metropoolregio Rotterdam en Den Haag (MRDH) en de provincie Zuid-Holland beschouwen dit als een belangrijk uitgangspunt. De komende jaren wordt het verkeersbeleid langs dit uitgangspunt verder (door)ontwikkeld en uitgevoerd. Aan het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV) is gevraagd om hiervoor bouwstenen aan te leveren.

1.1 Doelstelling en onderzoeksvragen

Het doel van deze opdracht is om te komen tot een 'stroomschema verkeershandhaving', welke bijdraagt aan een intensieve en effectieve samenwerking tussen gemeenten en politie. Verkeershandhaving wordt gezien als integrale oplossingsrichting om de verkeersveiligheid te vergroten. Het uitgangspunt hierbij is dat de inzet van verkeershandhaving wordt bepaald door integrale afweging van de 3E's en op basis van risicoanalyses en ongevals cijfers. Op basis hiervan is de volgende doelstelling geformuleerd:

Het verbeteren van het proces om te komen tot een integrale afweging voor een zo optimaal mogelijke inzet van verkeershandhaving (in het licht gezien van de 3E's).

We hebben hiervoor de volgende onderzoeksvraag geformuleerd:

Hoe ziet de huidige situatie eruit als het gaat om verkeershandhaving? En wat zijn de wensen voor de nabije toekomst?

Hulpvragen daarbij zijn:

- Welke plannen liggen ten grondslag aan verkeersveiligheid en in het bijzonder verkeershandhaving?
- Welke data wordt gebruikt om de plannen (van verkeershandhaving) te onderbouwen?
- Wie beslist en waar wordt besloten hoe er in uw gemeente/regio wordt omgegaan met verkeershandhaving?
- Hoe ziet de uitvoering van verkeershandhaving eruit?
- Hoe is de bestuurlijke lokale en regionale aansturing (governance) van verkeershandhaving geregeld?
- Hoe kijkt men aan tegen de rollen, taken en verantwoordelijkheden van eenieder?
- Hoe is de interactie met de basisteams van de politie, doen zij wat er verwacht wordt?
- Hoe is de interactie tussen gemeente en politie, is de samenwerking al optimaal?
- Hoe is de samenwerking intern bij de gemeente tussen de afdelingen Verkeer & Vervoer, Openbare Orde en Veiligheid, en Handhaving?
- Wat is de rol van de lokale driehoek op verkeershandhaving?
- Hoe kijkt men aan tegen de 3E's en hoe past men dat toe?
- Hoe verloopt de praktijk nu echt, waar loopt men tegenaan?

1.2 Werkwijze

Het onderzoek is gefaseerd uitgevoerd en kende de volgende activiteiten:

- Fase 1: Bureauonderzoek
- Fase 2: Veldonderzoek
- Fase 3: Analyse en rapportage

1.2.1 Fase 1: Bureauonderzoek

Het CCV ging eerst na hoe de verkeersveiligheid en -handhaving op dit moment geborgd is in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de provincie Zuid-Holland. Bij dit proces zijn diverse partijen betrokken geweest zoals de metropoolregio, de provincie, de politie, het OM, het CVOM en de gemeenten. Er zijn diverse (beleids)documenten en jaarplannen ingezien om zo een indruk te krijgen hoe het proces van verkeershandhaving er nu uit ziet. In het bureauonderzoek (zie bijlage 1) is een eerste globaal beeld verkregen van wat de opmaat vormde om met de diverse partijen in gesprek te gaan in de volgende fase.

1.2.2 Fase 2: Veldonderzoek

Het veldonderzoek bestond uit twee delen: een regionaal deel en een lokaal deel.

Regionaal veldonderzoek

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de provincie Zuid-Holland liggen in meerdere politie-eenheden (en arrondissementen), namelijk de eenheid regio Rotterdam en de eenheid regio Den Haag. In beide eenheden is een Team Verkeer actief die de basisteams in deze eenheid ondersteunen op verkeersveiligheid en -handhaving. Elk Team Verkeer kan een andere werkwijze hebben. Het is daarom van belang om duidelijk te hebben hoe deze twee Teams Verkeer functioneren richting de basisteams. Daarom is er één regionale werksessie georganiseerd voor beide Teams Verkeer. Bij deze werksessies waren de volgende vertegenwoordigers aanwezig:

- Team Verkeer eenheid regio Rotterdam
- Team Verkeer eenheid regio Den Haag
- Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- Provincie Zuid-Holland
- Openbaar Ministerie regio Rotterdam
- Openbaar Ministerie regio Den Haag
- Parket CVOM

Lokaal veldonderzoek

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag bestaat uit 23 gemeenten; de provincie Zuid-Holland uit 52 gemeenten. Deze gemeenten vallen onder verschillende politie-eenheden. In iedere afzonderlijke gemeente worden eigen afwegingen gemaakt over de verkeersveiligheid. Het kan dus zijn dat de prioriteit in de ene gemeente anders ligt dan in de andere gemeente. Ook in de afweging tussen de 3E's kan een andere afweging gemaakt worden. We hebben daarom met vier gemeenten het gesprek gevoerd om zo goed in kaart te krijgen hoe lokaal de verkeershandhaving vorm krijgt. In deze vier gemeenten is een werksessie georganiseerd: Den Haag, Dordrecht, Hellevoetsluis en Papendrecht. Voor de werksessies waren vertegenwoordigers uitgenodigd van:

- Afdeling Verkeer en Vervoer
- Afdeling Openbare Orde en Veiligheid
- Afdeling Handhaving
- Basisteam politie
- Team Verkeer politie

De werksessies zijn via MS Teams gehouden. Vooraf is een vragenlijst toegestuurd om een eerste beeld te kunnen vormen op de huidige situatie en de gewenste situatie (verkennende fase). Tijdens de werksessies zijn de deelnemers in de actiestand gezet om samen met ons na te gaan hoe de praktijk werkt of zou moeten werken (de definiëeringsfase). Dat leverde input op voor de oplossingsrichtingen en het 'stroomschema verkeershandhaving' (de ontwerpfase).

1.2.3 Fase 3: Analyse en rapportage

De rapportages uit zowel het bureauonderzoek als het veldonderzoek zijn samengepakt in dit rapport. Van hieruit worden oplossingsrichtingen benoemd en wordt een 'stroomschema verkeershandhaving' voorgesteld (zie bijlage 2). Daarin wordt ook een relatie gelegd met de factsheet "Met elkaar in gesprek over effectieve verkeershandhaving" van het Kennisnetwerk SPV.



Foto: Ben van Meerendonk / AHF, collectie IISG, Amsterdam
(<https://www.flickr.com/photos/iisg/16279305375>)

2. Veldonderzoek

Op basis van de inzichten uit het bureauonderzoek is er één regionale sessie en zijn er vier werksessies bij gemeenten gehouden: Den Haag, Dordrecht, Hellevoetsluis en Papendrecht. Met elkaar is gesproken over de huidige knelpunten en hoe zij dat graag anders zien voor de nabije toekomst.

In dit hoofdstuk wordt verslag gedaan van de werksessies.

2.1 Werkwijze werksessies

Voorafgaand aan de lokale werksessie zijn de deelnemers bevraagd via een vragenlijst (zie bijlage 3). De input uit de vragenlijsten is gebruikt om tijdens de werksessie op bepaalde onderdelen verder met elkaar door te praten. Het gaf voeding aan de discussie. Bij de regionale sessie zijn vooraf per mail twee vragen gesteld.

Tijdens de werksessie werd eerst gezamenlijk teruggekeken, vervolgens werd met elkaar bepaald waar ze nu staan om de stap te kunnen maken naar de mogelijkheden voor de nabije toekomst. Door te redeneren vanuit verleden-heden-toekomst werden deelnemers stap voor stap uitgedaagd om de integrale afweging van de drie E's naar een volgend level te krijgen.

Het principe van verleden-heden-toekomst is uitgewerkt langs drie vragen:

- Wat weten we?
- Wat willen we?
- Wat kunnen we?

Door het beantwoorden van de drie vragen ontstond meer scherpheid en dat zorgde voor een reëel beeld van wat er mogelijk is voor de integrale afweging van de drie E's in de nabije toekomst.

2.1.1 Wat weten we? Wat willen we? Wat kunnen we?

Om de vraag 'Wat weten we?' te beantwoorden zijn de resultaten van de vooraf toegestuurde vragen (regionale sessie) of de vragenlijst (lokale werksessie) besproken.

Bij de regionale sessie zijn de volgende vragen vooraf gesteld:

- 1 Geef aan waar de besluitvorming ligt of zou moeten liggen bij verkeershandhaving, zowel regionaal als lokaal?
- 2 Wanneer bent u tevreden na afloop van de bijeenkomst? Wat moet er dan duidelijk zijn, afgesproken zijn, etc.?

In de vragenlijst voor de lokale werksessie is navraag gedaan naar diverse zaken; zie bijlage 3. Bij het eerste blok is navraag gedaan naar de bekendheid van en over elkaars beleidsplannen. Het tweede blok deed navraag bij welke gremia het thema verkeer over tafel gaat en het laatste blok ging over de rollen, taken en de onderlinge samenwerking. Er werd afgesloten met twee open vragen:

- 1 Wat is het grootste gemis in de huidige aanpak rondom verkeersveiligheid en verkeershandhaving?
- 2 Wanneer is deze sessie voor jou geslaagd?

Door gebruik te maken van een vooraf toegestuurde vragenlijst, hadden we vooraf al een basisoniveau aan kennis hoe het er in de desbetreffende gemeente voorstond. De resultaten van de vragenlijst werden in de werksessie gepresenteerd en de deelnemers konden nog aanvullingen doen. Hierdoor ontstond een goed beeld hoe men in de desbetreffende gemeente tegen de aanpak van verkeersveiligheid en -handhaving aankeek.

Na het bespreken van de huidige situatie is doorgepakt naar de gewenste situatie (wat willen we?), en wat is daar dan voor nodig (wat kunnen we?).

Bij de tweede vraag 'Wat willen we?' wilden we graag antwoord op de vraag: Wat willen de deelnemers aan de werksessies graag anders zien om de integrale afweging van de drie E's steviger tot stand te laten komen?

Bij de laatste vraag 'Wat kunnen we?' bepaalden we of het 'gewilde' ook gerealiseerd kon worden. Kunnen we hetgeen we willen ook waarmaken? En zo ja, wat is er dan nodig, wie zijn er aan zet, et cetera? Hierdoor kreeg men een goed beeld hoe elke partner aankeek tegen de problematiek. Dit kweekte begrip en kennis hoe men uiteindelijk verder kon komen met de integrale afstemming van de drie E's.

2.2 Uitkomsten regionale sessie

2.2.1 Antwoorden vooraf gestelde vragen

Zoals gezegd, vooraf zijn er twee vragen gesteld aan de deelnemers aan de regionale sessie. Dat leverde de volgende antwoorden op:

Geef aan waar de besluitvorming ligt of zou moeten liggen bij verkeershandhaving, zowel regionaal als lokaal?

- Besluitvorming zou voort moeten komen uit de driehoek: Politie, (CV)OM, lokale/regionale wegbeheerders. Vooral het draagvlak creëren bij deze partijen is de uitdaging. Probleem van de afgelopen jaren is dat de driehoek niet of nauwelijks functioneerde (druk, andere prioriteiten, lange lijnen, onzichtbaarheid, etc. etc.).
- Strategisch moet er in eerste instantie bepaald worden hoeveel prioriteit verkeer moet krijgen. Lokaal ligt de verantwoordelijkheid bij de lokale driehoek (bestaande uit burgemeester, officier van justitie en de politie teamchef van het basisteam).
- Wij zijn van mening dat besluitvorming over de handhaving op strategisch niveau (Wat vraag bij een Stuurgroep c.q. Governancestructuur thuis hoort. Verdere invulling zal plaats moeten vinden op tactisch / operationeel niveau(Hoe vraag).
- De afweging van de inzetten van verkeershandhaving binnen een gemeente, zou op lokaal, gemeente niveau, in de lokale driehoek genomen moeten worden. De voorbereiding moet liggen in de afstemming tussen de ambtenaren met verkeersveiligheid in hun portefeuille en hun contactpersonen bij de politie. Waarbij zij samen een integrale afweging hebben gemaakt of de inzet van verkeershandhaving, de maatregelen is om de verkeersveiligheid te verbeteren binnen een gemeente. Het gaat dan om locatie-specifieke verbeteren van verkeersveiligheid.
- Op regionaal niveau kan je meer naar de overkoepelende thema's kijken, zoals snelheid, rijden onder invloed, afleiding. Als regio kan je totaal grondgebied van Zuid-Holland bezien, en voorts onderverdeling maken naar politie-eenheden. En bepalen per thema hoeveel inzet er wenselijk is. Gelet op de bestuursgremia van PZH en MRDH zou je daarin terugkoppeling willen geven over de inzet van verkeershandhaving. In huidige structuur ligt er geen besluitvorming bij bestuursgremia van PZH en MRDH.

- Omdat op lokaal niveau de inzet van de politie op handhaving bij de burgemeester in de lokale driehoek ligt, zou binnen MRDH ook het Algemeen Bestuur moeten worden geïnformeerd.
- Waar de besluitvorming moet liggen weet ik eigenlijk niet. Weet ook niet waar nu de besluitvorming ligt, in de zin, wie kijkt mee, dan wel stelt vast dat het jaarplan van de politie op de inzet voor verkeershandhaving akkoord is.

Wanneer bent u tevreden na afloop van de bijeenkomst? Wat moet er dan duidelijk zijn, afgesproken zijn, etc.?

- Als wij gezamenlijk een beeld vormen van hoe verkeershandhaving in de regio is georganiseerd. En inzicht in hoe wij gezamenlijk kunnen bijdragen om draagvlak voor verkeershandhaving te vergroten.
- Als de bijeenkomst uiteindelijk een bijdrage levert aan het op de kaart krijgen van Verkeer, van Korpsleiding tot Basisteam mét het (CV)OM en de verschillende gemeenten.
- Wij van Team Verkeer Den Haag hebben in 2020 het initiatief genomen en een vorm van handhaving neergezet. Hierin komen alle keyplayers op operationeel niveau bij elkaar en hebben hun inbreng m.b.t. verkeershandhaving. Ik hoop dat wij op deze ingeslagen weg verder kunnen bouwen.
- Wat ik graag uit de bijeenkomst wil halen, is overeenstemming over de taken en rollen van de verschillende stakeholders. Iedere stakeholder heeft zijn proces en snappen we die nu voldoende van elkaar om het uit te kunnen leggen aan een willekeurig iemand.
- Voorts zou ik graag een richting willen weten, hoe de regionale afstemming wordt vormgegeven. Althans hierbij ga ik er vanuit dat deze er niet is, omdat ik deze niet ken. Het huidige gremium 'stuurploeg verkeershandhaving' is ambtelijk.
- En ik hoop op een constructieve sessie, waarbij een ieder in de meewerk stand zit. In het voortraject lijkt het soms nog wat gevoelig te liggen, als het over verkeershandhaving gaat en het afschermen van het werkgebied, dan wel het wijzen naar de ander.
- Een infographic zal helpen om de samenwerking van de partijen verbeeld te zien. En dit vanuit een gevoel van gezamenlijke gevoelde verantwoordelijkheid om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Tijdens de sessies is deze vraag nog eens herhaald en dat leverde de volgende antwoorden op:

- Gezamenlijk een beeld vormen hoe verkeershandhaving is georganiseerd in de regio.
- Gezamenlijk bijdragen om draagvlak voor verkeershandhaving te vergroten.
- Het op de kaart zetten van het thema verkeer binnen alle geledingen.
- Overeenstemming over de taken en rollen van de verschillende stakeholders; dat betekent ook voldoende zicht hebben op elkaars taken en rollen.
- Welke richting kunnen we uitgaan als het gaat om het vormgeven van de regionale afstemming?
- Een steviger gevoel van gezamenlijke verantwoordelijkheid om de verkeersveiligheid te verbeteren.

2.2.2 Werking van de governance

Bij de regionale sessie stond vooral de werking van de governance centraal; governance veiligheid, governance verkeersveiligheid en de governance verkeershandhaving.

Governance veiligheid:

- In de veiligheidskolom is verkeersveiligheid nagenoeg geen thema, het zit meer op de hardere onderwerpen als ondermijning, woninginbraak, cybercrime, etc.: "We proberen het er wel te pluggen, maar het sneuvelt ten opzichte van de andere thema's die wel prioriteit hebben gekregen."

Governance verkeersveiligheid:

- De MRDH heeft een Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid (RUA) opgesteld. Daarmee wordt voldaan aan het gestelde in het SPV; het SPV verwacht een regionale uitwerking, vanuit gesprekken met en door gemeenten, waarbij risico-gestuurd beleid centraal staat.
- Tijdens de werksessie wordt meegedeeld dat ook de provincie een plan op verkeersveiligheid heeft vastgesteld. Niet iedere deelnemer was daarvan op de hoogte.
- Geconstateerd wordt dat het integraal afwegen van de drie E's in de plannen vaak een worsteling is: "Je ziet de worsteling hoe handhaving daar een onderdeel van kan zijn, het is toch vooral een wegbeheerdersverhaal, maar hoe kun je nu die drie E's integraal afwegen? Dat is voor nu nog lastig, dat is jammer, maar past ook wel in de fase waarin we zitten." Het geld wordt nu vooral gestoken in 'engineering'. Daar krijgen gemeenten vaak geld voor vanuit het Rijk. Andere onderwerpen kunnen dan minder aan bod komen. Beleid is dan *moneydriven*.

Governance verkeershandhaving.

- Bij verkeershandhaving is de Politiewet leidend. Daarnaast zijn er ook landelijke afspraken wat de politie aan handhaving gaat doen (tussen departementen, ook JenV, en politie): "Handhaven is een kerntaak van de politie, maar het vloeit niet automatisch door van regionaal naar lokaal. Het is maar net welke afspraken er gemaakt worden. Een handhavingplan van een basisteam vloeit niet altijd logisch voort uit een regionaal plan, immers, een basisteam is autonoom."
- "De basisteams kwamen bijna niet toe aan handhaving. Vanuit Team Verkeer zijn we daar opnieuw de gesprekken aangegaan. Nu de basisteams beter betrokken zijn, kunnen ze ook beter de driehoek hierop informeren. Team verkeer heeft er dus steviger op ingezet en daarom zijn de basisteams hier steviger op in gaan zetten. Daardoor is het bijvoorbeeld ook een onderdeel binnen de veelplegersaanpak. Het maken van slimme combinaties kan dus handig zijn om verkeer(shandhaving) daarop mee te laten liften."
- "Hoe kunnen we steviger sturen op die prioriteit, zodat het niet alleen bij de basisteams, maar steviger bij de gemeenten komt te liggen?" Antwoord: "Daar waar in de regio's het team Verkeer een stap naar voren toe doet, zie je dat de basisteams er meer prioriteit aan geven. Dat geeft input om lokaal steviger hier het gesprek over te voeren om te bepalen waar de afweging wordt gemaakt rondom handhaving."
- Het Team Verkeer van de politie legt intern verantwoording af (1^e lijn), ieder district heeft een portefeuillehouder verkeer. Het basisteam legt verantwoording af aan de driehoek (2^e lijn), de teamchef stemt af met de burgemeester en de officier van Justitie. Maar de burgemeester laat zich influisteren door de beleidsadviseur op Openbare Orde en Veiligheid (OOV): "Dus als die verkeer als thema niet scherp heeft, komt het daar nooit op de agenda. Daarbij, de teamchef heeft voldoende andere onderwerpen en zal dit daar dan ook niet zo snel dit oprakelen."
- "De lijn naar de driehoek is nu vaak als volgt: De beleidsmedewerker Verkeer van de gemeente praat met het Team Verkeer, het Team Verkeer gaat in gesprek met het basisteam, en dan brengt de teamchef het in de driehoek. De beleidsmedewerker Verkeer loopt dus niet intern de lijn uit via OOV of via de wethouder."
- Op verschillende niveaus worden er nu plannen gemaakt; MRDH, provincie, gemeenten, politie, OM. In hoeverre worden de plannen op elkaar afgestemd?: "Als we toe willen naar een integrale afweging van de drie E's dienen ook de plannen integraal afgestemd te worden. En dus niet 8 plannen, maar 1 verhaal waarin alles samen opgaat. De plannen zitten op een ander detailniveau, maar dat neemt niet weg dat we hier wel stappen op kunnen zetten; het mag allemaal nog wel een stapje concreter worden. Een overkoepelend plan helpt dan."

2.2.3 Rollen en samenwerking

Bij het bepalen van de rollen worden deze benaderd vanuit wie er écht een verantwoordelijkheid (wie erover gaat) heeft. En wie zit dan waar op het spectrum, in het proces. Geredeneerd vanuit de drie E's wordt dan toch nog gezegd dat 'engineering' en 'education' eerst aan de beurt zijn en

dan pas komt 'enforcement'. Bij een integrale afweging hoeft het niet zo zwart-wit te zijn. De vraag wordt opgeworpen op welke wijze MRDH hier een rol kan spelen op regionaal niveau, bijvoorbeeld in het zetten van stappen richting een overkoepelend plan. Juist dan kunnen we gezamenlijk formuleren hoe handhaving een bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid.

De politie ziet wel voordelen in een overkoepelend plan: "Wij vinden nu dat we vanuit 'enforcement' aan het einde van de keten zitten, dus eerst 'engineering' en 'education' en dan komt pas handhaving. Bij het maken van een totaalplan op de drie e's wordt voor ons duidelijker hoe we meer naar de voorkant kunnen komen. Nu hebben we te maken met gemeenten die ieder eigen wensen en behoeften. Dat is lastig om daar één plan van te maken en daar dan als politie op te anticiperen. Niet iedere gemeente zit nu op het goede niveau om de juiste analyses te maken. Daar is nog wel een slag te maken. Hoe gaan zij risico-gestuurd werken? Ook zijn er verschillen in de vraagstelling van de wegbeheerders. Dat vraagt continu om aanpassen en het zoeken naar de juiste interventies. Nogmaals, lastig om daar één lijn in te vinden."

De MRDH ziet ook dat het lastig is als gemeenten (wegbeheerders) allemaal wat anders willen: "De MRDH zou daar wel een sturende rol in kunnen spelen. Weet dat. Wij kunnen een verbindende rol spelen tussen alle spelers. Wat zijn dan handvatten om dit verder te brengen?"

2.3 Uitkomsten lokale werksessies

2.3.1 Den Haag

De werksessie in Den Haag is gehouden op 17 juni 2021.

Vragenlijst

- Blok 1; bekendheid beleidsplannen: Een wisselend beeld, het ene beleidsplan staat beter bekend dan het andere beleidsplan.
- Blok 2; gremia: In de driehoek is verkeer(sveiligheid) geen stevig agendapunt, wel nemen we waar dat er structureel overleg is tussen politie en gemeente. Maar: niet iedereen heeft zicht op alle overleggen die er zijn.
- Blok 3; onderlinge bekendheid: Er is binnen 'verkeersprofessionals' duidelijkheid over de eigen rol en die van de ander. Maar: Weten we elkaar wel voldoende te vinden? De informatie-uitwisseling en terugkoppeling kan beter. Ander verbeterpunt: meer capaciteit.
- Open vraag; grootste gemis / wensen:
 - Verschillende belangen gemeente; daardoor niet alles duidelijk
 - Door capaciteitsgebrek kan er niet worden voldaan aan de handhavings-vraag van bewoners
 - Mogelijkheid voor boa's om op lichte verkeersovertredingen te handhaven
- Open vraag; wanneer tevreden?:
 - Als er een duidelijke leidraad komt
 - Duidelijkheid over rollen
 - Hoe we elkaar beter kunnen vinden
 - Verkeersveiligheid als onderdeel van openbare veiligheid
 - Capaciteit voor handhaving

Uitkomsten werksessie

- Huidige situatie:
 - De lijn Openbare Orde en Veiligheid (gemeente):
 - Iedere afdeling binnen de gemeente heeft zijn eigen beleidsplannen. Dus het kan integraler, maar je krijgt dan wel een heel breed verhaal.
 - Binnen OOV is er een integraal veiligheidsplan (IVP), maar daar is verkeer geen onderwerp. In het IVP worden die onderwerpen benoemd die gelijk staan aan de bevoegdheden van de burgemeester.

- De lijn Verkeer (gemeente):
 - Er is uitvoeringsprogramma voor verkeersveiligheid en het strategisch plan wat daarbij hoort.
 - De wethouder heeft verkeershandhaving onder zijn hoede, maar schuift bijna nooit aan in de driehoek.
 - Voor ieder thema in de Haagse Nota Mobiliteit is er een strategienota en een uitvoeringsplan. O.a. ook verkeersveiligheid, afgestemd met de metropoolregio.
- De lijn gemeentelijke handhaving (boa's):
 - De boa's zijn gehuisvest bij de politie, overleggen dus wel met elkaar actief.
 - Er is nu geen bemoeienis met verkeer, alleen parkeren. Niets voor rijdend verkeer.
 - Handhaving wordt op stadsdeelniveau besproken en vastgesteld.
 - Milieuzones handhaven we wel, digitaal.
 - Signalen doorgeven aan wijkagenten.
- De lijn Verkeer (politie):
 - De integrale afweging van de 3 E's is onderdeel van verkeersveiligheidsstrategie. Dit ligt wel écht bij de politie. Dit zorgt voor verbazing bij OOV: Inzet van handhavingscapaciteit hoort in de driehoek, maar dat gebeurt nu dus niet.
 - Team Verkeer heeft geen directe lijn met de boa's, loopt via de basisteams.
 - Handhavingsplan; Die is er, maar onbekend is of deze gedeeld wordt met derden.
 - Team verkeer is afhankelijk van de ondersteuning in de basisteams bij handhaving.
 - Team verkeer heeft geen direct lijntje met de driehoek, alleen via de teamchef.
 - Er was een missing link tussen team verkeer en de gemeente; daar is meer vorm aan gegeven om makkelijker de weg bij elkaar te vinden. De gemeente is blij met de samenwerking, juist omdat er een verwevenheid is tussen infrastructuur en handhaving. Nu worden er plannen gemaakt voor de *black spots*. De politie geeft advies daarbij. Het overleg heet het verkeersveiligheidsoverleg, dat loopt nu 2 jaar. De gemeente kijkt dan vooral wat ze als wegbeheerder kunnen doen als het gaat om verkeersveiligheid. Ook klachten van bewoners worden gedeeld.
 - In dit lokaal verkeersveiligheidsoverleg komt ook zeker handhaving ter sprake. Impliciet worden de drie E's afgewogen op operationeel niveau.
 - De driehoek kan ingezet worden als men er ambtelijk niet meer uitkomt. Maar in de praktijk komt dat niet voor. Het wordt in de lijn opgelost door op te schalen.

De rol van de driehoek?

Het thema verkeer is dus geen issue in de driehoek van Den Haag, dat zou dan via de wethouder ingebracht moeten worden. Die kan hier aanschuiven. Thema's combineren; bijvoorbeeld het verkeersgedrag van *boefjes*? Hoe dan hiermee om te gaan en de rol van verkeershandhaving daarin?: "Het is toch echt aan de wethouder om hier ideeën bij te hebben." De afdeling OOV kan helpen om de contacten te bevorderen, inhoudelijk is verkeer namelijk geen thema. De beleidsmedewerker Verkeer vindt verkeersveiligheid wel onderdeel van openbare veiligheid: "Het zou goed zijn als OOV ons helpt om de wethouder een keer aan te laten schuiven. De verkeershandhaving loopt achter bij wat we willen. Laten we dat een keer bespreken: wat kunnen we nu wel en wat kunnen we niet? Wij zitten toch vooral op de eerste twee E's en 'enforcement' echt nog niet. Onze eigen handhavingsorganisatie heeft daar nu te weinig bevoegdheden op als het om verkeer gaat."

■ Gewenste situatie:

- Het zou goed zijn als we wat meer op elkaars netvlies staan, ook op tactisch-strategisch niveau. Op de werkvloer gaat dat prima. Het is weleens aangekaart, maar niet met het gewenste resultaat. Zouden we weer eens moeten doen. Verkeersveiligheid en verkeershandhaving als vast agendapunt in de driehoek waarbij de wethouder aanschuift.
- Is OOV een gemis? Ja, zou helpen als daar meer betrokkenheid is. Verkeersveiligheid en verkeershandhaving behoort ook tot de openbare veiligheid. Gevoel van veiligheid,

overlast, leefbaarheid, ook dat soort aspecten spelen mee. Hoe kun je dan ook gedrag sturen hierop? OOV zou dan een rol moeten spelen.

- Er zijn veel veranderingen op komst als het gaat om mobiliteit, bijv. alles terug naar 30 km/uur, dat zal voor verzet zorgen, hoe daar mee om te gaan, als het lastig is om daar te handhaven? Gemeenten moeten verschillende belangen afwegen, dat kan ten koste gaan van verkeersveiligheid en verkeershandhaving. Handhaving is het sluitstuk, maar de praktijk is weerbarstiger.
- Een gesprekshandleiding kan helpen om de lijntjes uit te lichten, toegespitst op lokaal niveau, dat is specifiekier dan het SPV. Dat kan de samenwerking levend houden. Ook het adagium 'Naar 0 verkeersdoden' helpt om elkaar meer te vinden en lering te trekken als het wel is gebeurd; evalueren en kijken wat er beter kan.

Een structureel overleg; met of zonder OOV?

"Een structureel overleg wat we al hebben maandelijks – met een vaste agenda - helpt. Ook om de continuïteit te waarborgen bij personele wisselingen. En laten we dan incidenteel een andere discipline aanschuiven zoals een gebiedsplanoloog of een gedragsdeskundige." *Ook OOV om de lijn met de burgemeester te krijgen?* "Daar moeten we eens over nadenken; wat moet ik de burgemeester vertellen? Zoals we nu georganiseerd zijn, mogelijk niet interessant. Wij zitten wel erg in het operationele. Dan zou het meer op thematisch, strategische niveau zijn. Denk aan 30 km zones, drugshandel, overlast. Met alleen verkeer pak je dan niet het probleem aan."

2.3.2 Dordrecht

De werksessie in Dordrecht is gehouden op 29 juni 2021.

Vragenlijst

- Blok 1; bekendheid beleidsplannen: Evenals in Den Haag was ook hier een wisselend beeld, het ene beleidsplan staat beter bekend dan het andere beleidsplan. Vooral de 'eigen' beleidsplannen zijn bekend.
- Blok 2; gremia: In de driehoek is verkeer geen stevig agendapunt, onduidelijk is of er sprake is van structureel overleg tussen politie en gemeente. En: Niet iedereen heeft zicht op alle overleggen die er zijn.
- Blok 3; onderlinge bekendheid: Er is weinig onderlinge bekendheid, daar zit nog voldoende ruimte voor verbetering.
- Open vraag; grootste gemis / wensen:
 - Menskracht
 - De verkeershandhaving wordt nu als onvoldoende beschouwd
- Open vraag; wanneer tevreden?:
 - Er een oplossing komt voor het gebrek aan menskracht
 - Alle neuzen dezelfde kant uitstaan tussen gemeente en politie

Uitkomsten werksessie

- Huidige situatie:
 - De lijn Openbare Orde en Veiligheid (OOV)(gemeente):
 - OOV heeft op verkeersveiligheid geen contact met de afdeling Verkeer: "Er zijn wel wat linkjes zoals bij fietsdiefstal en gedragsbeïnvloeding, maar dat zijn wel heel dunne lijntjes."
 - In het IVP komt het dan ook niet terug: "We hebben een aantal jaren terug een IVP gemaakt met een paar hoofdthema's als cybercrime, ondermijning, sociale stabiliteit. Verkeer is er niet in opgenomen. Ik durf je eigenlijk niet te zeggen waarom niet. De andere collega's schrijven dit. Nu blijft het thema zweven. Het zou goed zijn als er een integraal verkeersveiligheidsplan zou komen."

- Ook bij de driehoek staat verkeer zelden of nooit op de agenda: “Ons team ziet verkeer niet als een OOV-probleem. We zijn ontzettend druk met de zaken die wel opgenomen staan in het IVP, ad hoc zaken en corona.”
- De lijn Verkeer (gemeente):
 - Wat nog wel eens misgaat is dat de politie vooraf niet wordt betrokken ‘engineering’: “Dat wordt nog weleens vergeten”. Het gaat nog te vaak ad hoc. De politie zegt dan achteraf dat het soms anders had gekund om het handhaven makkelijker te maken.
 - “Wij zien de driehoek als het laatste escalatie-model. Het gaat nu ook goed, we hebben ze niet nodig.”
 - De 3 E’s staan centraal binnen de afdeling Verkeer, waarbij handhaving het sluitstuk is.
 - Het contact tussen de gemeente en politie zit wel echt op de persoon, het is niet structureel ingebed / geborgd: “We weten elkaar goed te vinden, maar als dat wegvalt, of iemand trekt niet aan de bel, dan kan het misgaan. Er was eerst ook een BrandPoLance overleg, maar het werd steeds moeilijker om iedereen om tafel te krijgen. Het structurele karakter verdween daardoor. Het overleg was te breed. Als we dit digitaal gaan doen, zou het wel kunnen werken. OOV kan dan ook aanschuiven. Weer eens proberen? En evalueren na verloop van tijd. Nu is er dus niet structureel, maar alleen op eigen initiatief.”
 - “Structurele aandacht betekent ook dat de wethouder meer in positie gebracht zou moeten worden. Die heeft het lijntje met de burgemeester. Nu wordt het ook nog via de regionale projectgroep verkeersveiligheid (RPV) opgepakt als het bestuurlijk extra aandacht nodig heeft.”
- De lijn gemeentelijke handhaving (boa’s):
 - “We kunnen nu niets met rijdend verkeer. We zien daarop wel graag een uitbreiding, zoals nu bij de pilot in Utrecht. Als dit landelijk kan, kun je lokaal ook een slag slaan.”
 - Handhaving wordt aangestuurd vanuit het cluster wijken, ook via de lijn van OOV (o.a. op heling, prostitutie) en verzoeken voor steun vanuit de politie.
 - Op de werkvloer is er afstemming tussen de wijkboa’s en de wijkagenten.
- De lijn Verkeer (politie):
 - Op districtsniveau is er geen handhavingsplan. Daar waar nodig proberen we daarom wel maatwerk te leveren binnen capaciteit en prioriteit van het basisteam. Lokaal kan het basisteam capaciteit, kennis en ervaring inhuren bij team verkeer. Dat betekent dat de gemeente dus het ‘goede gesprek’ met het basisteam moet voeren.
 - De politie is verbaasd over het feit dat er binnen de gemeente geen directe link is tussen OOV en Verkeer: “Ik zit met verbazing te luisteren naar OOV. Wij communiceren ook direct naar OOV over verkeershandhaving, ongeveer 15 verzoeken per maand. Ook als wij het niet kunnen, om het dan extern weg te zetten bij de gemeentelijke handhaving, zoals bebordingsverzoeken. En andersom krijgen wij ook via OOV verzoeken.”

■ Gewenste situatie:

- Zoals hierboven ook al staat: OOV sluit aan bij bepaalde verkeersoverleggen: “OOV staat er voor open om aan te sluiten bij het verkeersoverleg. Over de invulling moeten we het hebben.”
- Is de driehoek een gremium om meer te betrekken? Eén handhavingsplan maken voor Dordrecht?: “Ja, om het structurele karakter er meer in te krijgen. Eens per zoveel weken de koppen bij elkaar steken is dan zinvol. Handhaving is het sluitstuk, dus wat kunnen we aan de voorkant inrichten.”
- “Bewoners willen graag handhaving, maar zien dat vaak anders vanuit verkeer. Wij kunnen dan makkelijker schakelen met OOV en Handhaving om te kijken hoe we richting bewoners kunnen reageren.”
- Het is ook goed om te kijken hoe de naleving meer bevorderd kan worden. Dus naleving i.p.v. handhaving, dan is de burger aan zet. De inzet van gedragsbeïnvloeding is dan

helpend: “Er werken 3 deskundigen op dat gebied bij de gemeente Dordrecht, maar ze komen om in het werk.”

- Maak slimme combinaties: “Leg ook een linkje met andere beleidsthema’s: jeugd en verkeer, ondermijning en verkeer, overlastgevers en verkeer, etc.”

2.3.3 Hellevoetsluis

De werksessie in Hellevoetsluis is gehouden op 8 juni 2021.

Vragenlijst

- Blok 1; bekendheid beleidsplannen: Er is een wisselend beeld over verkeersveiligheid- en handhaving én de bekendheid met de beleidsplannen.
- Blok 2; gremia: In de driehoek is het geen stevig agendapunt, wel nemen we waar dat er structureel overleg is tussen politie en gemeente. Maar: niet iedereen heeft zicht op alle overleggen die er zijn.
- Blok 3; onderlinge bekendheid: Niet altijd duidelijkheid over de eigen rol en die van de ander. Wel weten we elkaar te vinden! De informatie-uitwisseling en terugkoppeling kan beter en de huidige inzet is niet optimaal.
- Open vraag; grootste gemis / wensen:
 - Capaciteit
 - Vooroverleg op een besluit
 - Duidelijke kaders voor verantwoordelijkheden
- Open vraag; wanneer tevreden?:
 - Betrekken van de gemeentelijke handhaving bij besluitvorming
 - Meer duidelijkheid over taken (rollen), verantwoordelijkheden en bevoegdheden van eenieder
 - Hoe kan verkeersveiligheid en verkeershandhaving meer onderdeel worden van de Openbare Orde en Veiligheid, en vice versa?

Uitkomsten werksessie

- Huidige situatie:
 - De lijn Openbare Orde en Veiligheid (gemeente):
 - OOV is nu niet betrokken bij de overleggen over verkeer; verkeer staat binnen OOV ook niet hoog op de agenda.
 - Maar: Het IVP geeft wel een beschrijving op de drie E’s: “We laten ons altijd wel adviseren door de afdeling Verkeer. In grote lijnen nemen we dat over in het IVP. De uitvoering ligt ook bij Verkeer. Wel voeren we de regie en bewaken we de gang van zaken.”
 - Hoe wordt de lokale driehoek in stelling gebracht?: “Wij praten vanuit OOV met de burgemeester en de teamchef. Er is een districtelijk veiligheidsoverleg (DVO). Er is wel een gesprek over inzet en capaciteit, dat zit op verschillende niveaus. In het DVO zit over het algemeen weinig verkeer, vooral cyber, ondermijning en corona. Ook andere gemeenten zetten het dus niet op de agenda.”
 - Handhaven alleen is niet de oplossing. Kijk ook naar hoe je het gewenste naleefgedrag kunt creëren: “De grote boosdoener zijn de mensen, het gedrag. Ook wordt er te weinig gehandhaafd om het gedrag positief bij te kunnen stellen. Er is nu te weinig inzet vanuit het OM en de politie. Je kunt het nog zo goed organiseren, maar je bent zo sterk als de zwakste schakel. Kunnen we dan wel echt wat doen aan verkeershandhaving en -veiligheid?”
 - De lijn Verkeer (gemeente):
 - Verkeersambtenaren hebben eens per 2 maanden overleg met de collega’s van het basisteam.

- “Er blijft nog wel veel aan de engineeringskant zitten, je zit dus veel op infrastructuur als wegbeheerder.”
 - Risicogestuurd werken: “Je komt dan soms op andere activiteiten door de invloed van de MRDH, zoals het verbreden fietspaden. Zelf zou ik een ander lijstje hebben, maar we buigen dan mee met MRDH.”
 - “Over handhaving hebben we het minimaal. Het meeste wordt opgelost met engineering en als dat niet helemaal sluitend is, is het wel lastig om dan alsnog handhaving erop te doen. In het structurele overleg met het basisteam bespreken we dat. Wel hangen de keuzes hangen nu teveel af van personen, dat zou meer vanuit beleid mogen. Daarbinnen zou verkeer dan steviger op kunnen trekken met OOV.
 - “Waar ik behoefte aan heb is de aanpak van jongelui op scooters die 125 km/h kunnen. Daar zouden de wethouder en burgemeester zich druk over moeten maken. Op die uitwassen kunnen we momenteel te weinig doen. Terwijl dit het gezag en de samenleving ondermijnt. Juist dit soort zaken zie ik liever aangepakt dan de burger die 5 kilometer te hard rijdt. OOV is dus een essentiële partner om de scooterproblematiek meer te duiden en het gesprek breder te trekken dan de drie E’s.”
 - De lijn gemeentelijke handhaving (boa’s):
 - “Het is een gemiste kans dat wij boa’s niet worden betrokken. Wij kunnen meer, mogen meer, maar daar wordt niet altijd gebruik van gemaakt. Ook zijn wij de ogen en oren van de straat. Wij proberen daar zoveel mogelijk op aan te dragen, soms wordt er gehoor aan gegeven. Het interne contact met Verkeer was voorheen niet goed. Dat gaat nu beter. We leren elkaar steeds beter kennen. De politie komt capaciteit tekort, dus er zouden meer bevoegdheden naar de boa’s kunnen gaan.”
 - De lijn Verkeer (politie):
 - Er is geen eenheidsplan voor verkeer.
 - “Wij kunnen niet zonder het OM, hoe krijg je verkeer dan hogerop de agenda van de driehoek?”
- Gewenste situatie:
- “Het zou goed zijn om handhaving meer vanuit de OOV-lijn op te tuigen. Dus vaker dan ook met elkaar om tafel, zo eens per drie maanden. Dat lijkt mij een goed plan.”
 - Het OM meer om tafel om het sluitstuk handhaving steviger neer te zetten: “Duid de lijnen goed, ook richting het DVO, het zou dan ook helpen als de burgemeester verkeer in z’n portefeuille heeft binnen het DVO.”
 - “Het heeft ook met interesse te maken. Welke politicus durft zich hier hard voor te maken? Als zij herrie maken, dan zou dat helpen. Zo’n bestuurder kan het thema steviger op de Bühne brengen.
 - De nieuwe gemeente (1 januari 2023) is een ideaal moment om de overleggen goed in te richten: “Maar voorkom dat het overlegcircus wordt! Zo’n gesprekshandleiding kan dan nuttig zijn. Ook bij personeelswijzigingen. De structuur ontbreekt nu, dat helpt dan dus, ook als het gaat om weet te hebben van elkaars taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden.
 - Sluit iedereen aan die invloed heeft op het proces. Ontbreekt er een schakel, dan stort het in elkaar. Een kartrekker die de boel bij elkaar krijgt en houdt! Een kwartiermaker! Als een partij niet meewerkt, dan werkt het niet. Durf dat met elkaar te benoemen.

2.3.4 Papendrecht

De werksessie in Papendrecht is gehouden op 30 juni 2021.

Vragenlijst

- Blok 1; bekendheid beleidsplannen: Het ene beleidsplan staat beter bekend dan het andere beleidsplan. Vooral de ‘eigen’ beleidsplannen zijn bekend.

- Blok 2; gremia: In de driehoek is het geen stevig agendapunt, er is wel degelijk sprake van structureel overleg tussen politie en gemeente. En: Niet iedereen heeft zicht op alle overleggen die er zijn.
- Blok 3; onderlinge bekendheid: We kennen onze eigen rol en weten elkaar te vinden. Het andere is wat onduidelijker. Is dat in de eigen kolom of ook daartussen?
- Open vraag; grootste gemis / wensen:
 - Capaciteit
 - Samenhang partners en afdelingen
 - Het op meerdere plaatsen handhaven
- Open vraag; wanneer tevreden?:
 - Heldere en haalbare werkafspraken
 - Duiden van elkaars rollen & afspraken voor toekomst
 - Verbeteren verkeersveiligheid op de hotspots door het verlagen van de V85.

Uitkomsten werksessie

- Huidige situatie:
 - De lijn Openbare Orde en Veiligheid (gemeente):
 - “Bij het opstellen van het IVP zou het wel goed zijn om eerst bij eenieder te polsen hoe verkeer hierin terug kan komen. In het huidige IVP staat verkeer er niet in. IVP is alleen gericht op de onderwerpen van de eigen OOV-afdeling.”
 - In de driehoek is het geen onderwerp. Dat gaat echt over OOV, incidenten en thema’s als jaarwisseling: “Wij kennen trouwens ook geen lokale driehoek, wel een eentje vanuit de Drechtsteden. Escaleren naar de driehoek? Liever niet, niet nodig, wij lossen het zelf op. Escaleren bij de wethouders als dat nodig is? Ja, maar is nog niet voorgekomen.”
 - Verkeer is geen onderwerp, nooit besproken.
 - OOV praat tweewekelijks met de politie. Als verkeer een onderwerp is, komt het ter sprake en schuiven zij aan.
 - “Verkeer heeft op veel terreinen invloed, het gekke is, het wordt nooit zo opgenomen in de plannen. Het is niet echt een openbare orde ding. Tot op heden is ‘verkeersveiligheid’ ad hoc. Het is dus niet structureel belegd. Ook in de uitvoeringsplannen komt het niet terug. De club strategie en beleid gaat nu het IVP opstellen om zo OOV en Verkeer daar wel in op te nemen. Ook leefbaarheid is dan een onderwerp. Verkeer hoort dus wel in een IVP maar dient niet uitgelopen te worden door OOV. Haakjes maken is dan mooi met het gemeentelijk verkeer en vervoerplan (GVVP).”
 - De lijn Verkeer (gemeente):
 - Er komt een nieuw GVVP: “In de oude komt handhaving bijna niet voor. In het nieuwe plan komt dat sterker terug. De gemeente doet vooral aan parkeeroverlast, daar hebben we wel invloed. Handhaven op snelheid kunnen wij niet.”
 - De lijn gemeentelijke handhaving (boa’s):
 - “Wij doen niets met rijdend verkeer, we kijken wel met nieuwsgierigheid naar pilot Utrecht.”
 - De lijn Verkeer (politie):
 - Een lokaal handhavingsplan vanuit de politie is er niet, of als het er is, is het geen levend document. In de driehoek is het geen onderwerp.
 - “De politie wil best op bepaalde plekken handhaven als de gemeente via hun VIA-software aan kan geven waar de hot spots zijn. Dit is nu al in gang gezet. Soms ook met publieksvriendelijke acties.”
- Gewenste situatie:
 - Nu er een nieuw GVVP komt is het goed om dat meer het IVP in verband te brengen: “Sterker nog, verkeer moet gewoon gaan meepraten over het IVP. Jullie moeten hier gewoon onderdeel van zijn!”

- “Eens in de drie maanden een typisch verkeersoverleg tussen OOV, verkeer en partners zou goed zijn.” Maar: “Zo’n kwartaaloverleg heeft alleen zin als het meer is dan alleen maar bij elkaar komen; dus echt de integrale afweging van de drie E’s. Dus ook de politie draagt bij en speelt niet de ‘gebrek-aan-capaciteitskaart’.”
- Het ideaalplaatje voor de gemeentelijke afdeling verkeer is: Graag controle bij gevaarlijke trajecten en dan terugkoppeling; gezamenlijk communiceren naar bewoners. “Over handhaving kunnen tussen de politie en gemeente sterker afspraken gemaakt worden. Onder andere betere communicatie, dus goed informeren over de controles.”

3. Uitkomsten

In dit hoofdstuk bepalen we de uitkomsten van de regionale en vier lokale werksessies. Wat is daarin opgevallen?

3.1 Verkeershandhaving heeft geen hoge prioriteit

Verkeershandhaving krijgt volgens de deelnemers aan de regionale en lokale werksessies niet de aandacht die het verdient. Zowel op regionaal als op lokaal niveau kan de prioritering van verkeershandhaving omhoog. Op regionaal niveau kennen we de Uitvoeringsplannen van de Metropoolregio en de Provincie, maar het onderdeel verkeershandhaving (enforcement) wordt daar niet in detail uitgewerkt, terwijl de infrastructuur (engineering) en gedragsinterventies (education) wel uitgewerkt worden. Bij de politie staat verkeershandhaving niet hoog op de agenda van de regionale eenheidsleiding. Verkeershandhaving komt daardoor ook niet terug in het vierjaarlijkse regionale eenheidsplan. Ook het tekort aan politiecapaciteit vertaalt zich door op verkeershandhaving op de regionale en lokale wegen. Binnen de politieorganisatie probeert Team Verkeer op eigen initiatief wel aandacht te genereren voor verkeershandhaving maar ook zij lopen aan tegen het feit dat verkeershandhaving bij de basisteams geen hoge prioriteit heeft.

Ook op lokaal niveau kent verkeershandhaving geen hoge prioriteit. Verkeershandhaving wordt wel genoemd in de lokale Verkeers- en Vervoersplannen, maar tot een uitwerking komt het niet. Daarentegen krijgt de gemeentelijke rol als wegbeheerder en het inzetten van gedragsinterventies wel voldoende aandacht. Van een echte integrale afweging van de drie E's is daardoor geen sprake. Ook in het integrale veiligheidsplannen van de gemeenten komt het onderwerp verkeersveiligheid vaak niet terug. Daarbij wordt de lokale driehoek als formele lijn om afspraken te maken op de inzet van verkeershandhaving nauwelijks gebruikt. Dit lijkt geen onwil, maar doordat de prioritering bij een ieder laag is en er altijd andere 'belangrijkere' onderwerpen zijn, haalt verkeershandhaving vaak de agenda niet. Blijkbaar hebben de wethouders Verkeer en de burgemeesters hier onvoldoende oog voor.

Kortom, verkeershandhaving mag hoger op de politieke, bestuurlijk en ambtelijke agenda.

Gemeentelijke handhaving

Gemeentelijke handhaving ziet voor zichzelf een stevigere rol weggelegd voor rijdend verkeer. Nu is het vooral stilstaand verkeer, zoals parkeren. Boa's hebben nu vooral een ogen en oren functie als het om verkeer gaat. Met belangstelling wordt er dan gekeken naar de pilot in Utrecht. Boa's mogen een boete uitdelen aan fietsers die zich niet aan de regels houden. Het gaat om de overtredingen die ontstaan bij door rood licht rijden, bellen en appen op de fiets en bij ontbrekende verlichting in het donker.

3.2 Gescheiden werelden

In het SPV 2030 wordt gesproken over vijf kernelementen waarbij er één 'het bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid' is. De maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving (de drie E's: Engineering, Education, Enforcement) moeten zoals het SPV duidt in onderlinge samenhang worden gezien. Echter, wanneer men naar verkeersveiligheidsbeleid kijkt in de regio en op lokaal niveau dan kan men constateren dat het om bijna twee gescheiden werelden gaat. Vaak wordt het nog wel met de mond beleden (of in beleidsplannen opgenomen) maar wijst de praktijk anders uit. We zien hier twee kolommen. De ene kolom is gericht op

verkeershandhaving (enforcement) waarbij het OM en de politie het voortouw nemen en de andere kolom is gericht op de twee andere E's: wegbeheerderschap (engineering) en gedragsinterventies (education) waarbij we de provincie Zuid-Holland, de MRDH en de gemeenten (de afdeling Verkeer & Vervoer/ Mobiliteit) zien als belangrijkste spelers. Deze twee gescheiden werelden komen op lokaal niveau formeel nauwelijks bij elkaar. Informeel zien we wel dat ambtelijk de verschillende actoren bij elkaar komen maar dat kan beter.

Op lokaal niveau zou je kunnen veronderstellen dat de afdelingen Verkeer & Vervoer en de afdeling Openbare Orde en Veiligheid elkaar weten te vinden als het gaat om afstemming op het lokale verkeersveiligheidsbeleid. Dat is echter niet altijd het geval. De prioriteitstelling voor verkeer is laag binnen OOV en binnen verkeer is weinig tot geen aandacht voor OOV. We concluderen dan ook dat de verkeerskolom en de OOV-kolom vooral naast elkaar werken. En omdat verkeerveiligheid geen issue is binnen OOV wordt de route naar de lokale driehoek als het om capaciteit op verkeerhandhaving gaat niet benut. Men werkt vanuit de eigen kaders en beleidsplannen. De kaders van de ander en bijbehorende beleidsplannen zijn niet bekend. Binnen de eigen kolom zijn de lijnen vaak wel helder. De beleidsmedewerker Verkeer heeft vaak goede contacten met zijn evenknie bij het basisteam van de politie en/of het regionale Team Verkeer van de politie. Ook de beleidsmedewerker OOV weet precies hoe de hazen lopen en heeft een directe link met de lokale driehoek. Verkeersveiligheid vindt OOV echter geen onderwerp dat bij hen thuishoort (het is geen 'harde' veiligheid en ook geen burgemeestersbevoegdheid). Hiermee wordt de lijn naar de lokale driehoek dus niet benut. Voor de collega op verkeer is bestuurlijk de wethouder Verkeer de aangewezen persoon om naar op te schalen, maar ook dat gebeurt niet vaak vanwege onderlinge afstemming (zie paragraaf 3.3). Daarbij de wethouder is geen deelnemer aan de lokale driehoek en zal die lijn dan ook vaak niet pakken. Het is dan maar de vraag of de wethouder de burgemeester consulteert om de route via de lokale driehoek te bewandelen. Mocht verkeer toch op de agenda van de lokale driehoek komen dan gaat het vaak via de lijn 'beleidsmedewerker verkeer gemeente – medewerker verkeer basisteam – teamchef politie'; via deze indirecte lijn agendeert de gemeente dan verkeersveiligheidspunten. Dat kan dus beter.

Subjectiviteit en verkeer

'Te hard rijden' kun je objectief en subjectief benaderen, Objectief kan er weinig aan de hand zijn, terwijl subjectief het als serieuze hinder wordt beschouwd. Verkeersprofessionals benaderen het vaak vanuit het objectieve, terwijl OOV'er of wijkmanagers te maken hebben met de subjectieve invalshoek van verkeer. Die leefwereld is dan het domein om met een antwoord te komen. Weet dus goed wat er leeft en speelt in wijken en buurten. Juist ook in de leefwereld dient de integrale afweging van de drie E's plaats te vinden. Mogelijk kom je dan ook tot een andere afweging dan als het puur en alleen vanuit het risicogestuurd werken wordt benaderd. Is dat okay?

3.3 Onderlinge afstemming

Verkeersveiligheid, laat staan verkeershandhaving wordt in de plannen van OOV nauwelijks genoemd. Binnen de gemeentelijke verkeersafdeling is men vooral gericht op de twee andere E's; 'engineering' en 'education'. Maatregelen in het Gemeentelijke Verkeer & Vervoersplan gaan met name hierover. Er wordt dus geen integrale afweging gemaakt op alle drie de E's. Gebeurt er dan ook weinig als het om verkeer gaat? Nee, integendeel. Er gebeurt heel veel. De drie E's zijn continu in beweging. Vindt daarbij dan ook die integrale afweging plaats? Die vraag is niet eenduidig te beantwoorden. Er wordt onderling – vaak binnen de eigen kolom – veel geregeld. Het zit vaak op de persoon, dat is vervelend als iemand van functie verandert, de continuïteit is dan niet automatisch gewaarborgd. In de kolom verkeer is men goed bekend met elkaar (ambtenaar Verkeer & Vervoer met de politiefunctionaris van het basisteam) en zijn de lijnen

kort. Toch is men niet altijd goed op de hoogte van wat de ander doet. Zo zet het districtelijke Team Verkeer van de politie jaarlijks verschillende handhavingsacties op touw, maar stemt dit niet altijd af met de gemeente. De gemeente past iets infrastructureels aan en neemt de politie daarin niet mee, terwijl de politie goed kan adviseren gelet op de handhaving. Er zitten dus hiaten in de keten van handhaving en infrastructuur. Deels komt dat door capaciteitsgebrek, maar zeker ook door een gebrek aan structurele werkafspraken. Er lijkt een archipel te zijn ontstaan waarbij het de vraag is op welke wijze de eilanden hierbinnen met elkaar in verbinding staan. Op papier lijkt er weinig zwart-op-wit te staan als het gaat om de uitvoering en zit het vooral op de bestaande contacten tussen professionals.

Hoe verhouden die drie E's zich nu tot elkaar?

In de gevoerde gesprekken wordt vaak aangegeven dat handhaving (*enforcement*) het einde van de keten is; dus het sluitstuk op *education* en *engineering*. Anderen beweren juist weer dat handhaving nooit als sluitstuk benoemd mag worden omdat men moet uitgaan van een mix aan maatregelen. Dat zorgt voor zand in molen die 'integrale afweging' heet. Het gaat juist om de samenhang tussen de drie, waarbij de een niet persé volgend hoeft te zijn op de ander.

3.4 Opschalingslijnen worden niet gebruikt

Doordat verkeershandhaving geen hoge prioriteit heeft, er gescheiden werelden zijn tussen verkeershandhaving en de twee andere E's en men in de praktijk onderling ambtelijk afstemt hoe om te gaan met verkeersveiligheid en handhaving, worden de formele opschalingslijnen op lokaal niveau niet of nauwelijks gebruikt. Uit de bijeenkomst zoals die gehouden is met de regionale partners wees een ieder richting de lokale driehoek als gremium om vraagstukken rondom en capaciteit op verkeershandhaving op te pakken. Echter, verkeershandhaving wordt daar niet of nauwelijks geagendeerd.

De opschalingslijn via de lokale driehoek is bij de ambtenaar Verkeer & Vervoer geen vanzelfsprekendheid omdat, als het al een bekende opschalingslijn is, zijn of haar portefeuillehouder de wethouder Verkeer hier geen onderdeel vanuit maakt. Overigens worden vraagstukken over verkeershandhaving vaak ook niet door de ambtenaar Verkeer & Vervoer binnen de eigen kolom opgeschaald in de lijn naar de wethouder omdat het vaak onderling informeel geregeld wordt met de politie. Bij de politie is het onderwerp echter vaak ook geen grote prioriteit door schaarste in capaciteit. Het onderwerp valt daardoor buiten de boot. Mocht het onderwerp toch worden opgepikt (en dat is niet vaak) dan gaat het via de lijn van de politie richting de lokale driehoek.

De veel gehoorde reden vanuit OOV om verkeersveiligheid en daarmee handhaving niet op te pakken is omdat verkeersveiligheid geen hard veiligheidsonderwerp is en dat het ook geen bevoegdheid is van de burgemeester. Deze opschalingslijn via de lokale driehoek wordt dan ook niet of nauwelijks gebruikt. Dit terwijl de afdeling OOV vaak wel de afdeling is die de agenda van de lokale driehoek voorbereidt en daarmee verkeersveiligheid als het nodig is kan agenderen. Dit wordt dus te weinig gedaan.

4. Oplossingsrichtingen

De doelstelling voor dit onderzoek is 'het verbeteren van het proces om te komen tot een integrale afweging voor een zo optimaal mogelijke inzet van verkeershandhaving (in het licht bezien van de 3E's)'. Hieronder schetsen we drie oplossingsrichtingen om dit beter tot z'n recht te laten komen.

4.1 Zorg voor een duidelijke governance

Een logische governance zorgt voor houvast. Juist als het onoverzichtelijk en onzeker wordt zoeken we naar houvast, zowel top-down als bottom-up. Laat zien hoe het thema zich beweegt van nationaal naar regionaal en van regionaal naar lokaal en andersom.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is de basis bij de aanpak van verkeersveiligheid. Het SPV dat op nationaal niveau tot stand is gekomen, pleit voor een risicogestuurde aanpak met een integrale afstemming van de drie E's. Echter, bij de uitwerking van het SPV op regionaal niveau zien we al snel dat het verkeersveiligheidsbeleid zich opsplijt in twee kolommen. In de ene kolom worden de eerste twee E's (engineering en education) opgepakt en in de andere kolom alleen verkeershandhaving (enforcement) (zie ook het schema 'Governance Verkeersveiligheid'). Die twee kolommen komen op regionaal niveau en op lokaal niveau niet of nauwelijks meer bij elkaar. In de governance die vaak verticaal loopt moet derhalve meer ruimte zijn voor horizontale verbindingen. Meer over deze horizontale verbinding in de volgende paragraaf.

Ook in elke kolom afzonderlijk is er ruimte om de governance nog een keer goed tegen het licht te houden. Uit de gesprekken die in de werksessies zijn gevoerd, blijkt onder andere dat in de kolom van verkeershandhaving geen eenduidige aansturing is op de inzet van de politie. Doordat verkeershandhaving een lage prioriteit kent bij de regionale eenheidsleiding (verkeershandhaving komt onder andere niet terug in het regionale beleidsplan), proberen de Teams Verkeer met een districtelijke verkeershandhavingsplan een goede basis te leggen voor verkeershandhaving maar lopen zij vaak aan tegen de (on)mogelijkheden van de individuele basisteams. De basisteams hebben een groot divers takenpakket en komen capaciteit tekort om alles goed te doen. Al snel schiet een onderwerp als verkeershandhaving, dat toch al geen hoge prioriteit heeft, erbij in. Daarbij blijkt dat de handhavingsacties die de Teams Verkeer van de politie doen niet of niet voldoende zijn afgestemd met de gemeenten. De gemeenten geven aan zelf ook invloed te willen op de plekken waar verkeershandhaving gepleegd wordt.

Kijken we naar de andere kolom waar de twee andere E's (engineering en education) opgepakt worden, dan zien we daar op regionaal niveau als eerste de metropoolregio Rotterdam Den Haag en de provincie Zuid-Holland als belangrijkste partners optreden. Beide kennen een door het SPV voorgeschreven uitvoeringsplan dat door respectievelijk de bestuurscommissie van de Metropool Rotterdam Den Haag (MRDH) en de Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland zijn vastgesteld. Uit beide uitvoeringsplannen blijkt dat verkeershandhaving minder goed wordt uitgewerkt dan de twee andere E's. Reden daarvoor is dat de MRDH en de provincie geen besluitvorming kennen op verkeershandhaving omdat dat in de andere kolom (van de politie) ligt. Daarbij bleek uit de regionale werksessie dat de politie en het OM niet voldoende betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van het provinciale uitvoeringsplan. Dat werd als een gemiste kans gezien. Verkeershandhaving komt derhalve in deze kolom regionaal niet goed uit de verf, de vraag is dan in hoeverre dat zijn uitwerking heeft op lokaal niveau.

Op lokaal niveau wordt verkeershandhaving weinig als concreet punt opgenomen in de gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen. Zij volgen als het ware de lijn van de MRDH en de provincie om zich vooral op de twee andere E's te concentreren. Uiteraard is er wel overleg

tussen de gemeentelijke afdelingen Verkeer & Vervoer/Mobiliteit met de basisteams van de politie, maar dat kent een pragmatisch insteek. Het wordt ambtelijk besproken en ingepast in de mogelijkheden van dat moment. Als de politie niet voldoende capaciteit heeft, zal de afdeling Verkeer & Vervoer niet snel aandringen om daar wel meer capaciteit voor te regelen. Men kijkt onderling voor oplossingen. Daarbij wordt de formele governance lijn naar de lokale driehoek (als die al bij de afdeling Verkeer & Vervoer bekend is) niet of nauwelijks gebruikt. Ook de lijn via de wethouder Verkeer om meer handhavingscapaciteit te regelen wordt niet snel gebruikt. Dit komt omdat dat wethouder Verkeer niet in de driehoek zit en derhalve geen zeggenschap heeft over inzet op verkeershandhaving. Toch moet het mogelijk zijn dat de wethouder Verkeer, in overleg met de burgemeester, het onderwerp verkeershandhaving op de agenda van de driehoek krijgt. Desnoods sluit de wethouder Verkeer in het driehoeksoverleg aan als het onderwerp op de agenda komt. In enkele gemeenten gebeurt dat al.

Kortom, verkeershandhaving is voor de MRDH en de provincie op regionaal niveau een lastig onderwerp omdat zij daar niet als eerste voor aan de lat staan, zij hebben geen beslissingsbevoegdheid hierop. Ook binnen de lokale afdelingen Verkeer & Vervoer wordt dat zo gevoeld. De politie heeft mogelijkheden om te handhaven maar heeft door de lage prioritering binnen de eenheid en het veelgehoorde capaciteitsgebrek geen grote 'drive' om dat wel te doen. Het gremium dat in Nederland voor voldoende capaciteit moet zorgen voor verkeershandhaving, de lokale driehoek, agendeert door de lage prioritering verkeershandhaving niet of nauwelijks. Plus ambtelijk op het niveau van de afdeling Verkeer & Vervoer weet men de weg naar de lokale driehoek vaak niet te vinden. Hierdoor blijft het onderwerp van de agenda vallen en dat komt de inzet op verkeershandhaving niet ten goede.

Aanbeveling 1

Zorg voor een strakkere governance binnen de kolom van de politie op verkeershandhaving. Verantwoordelijk voor een strakkere governance binnen de politiekolom is de regionale eenheidsleiding van de politie en in het bijzonder de portefeuillehouder Verkeer. Hij of zij moet ervoor zorgdragen dat het onderwerp verkeershandhaving regulier op de agenda van de eenheidsleiding komt of blijft staan. Op die manier blijft de voortgang op de SPV-doelstelling 'naar nul verkeersdoden' onder de aandacht. Daarnaast is hij of zij verantwoordelijk dat het regionaal handhavingsplan goed wordt uitgevoerd door de Teams Verkeer en de basisteams. De samenwerking tussen deze twee politie onderdelen kan beter zodat de verwachtingen bij de uitvoering beter op elkaar worden afgestemd. Ook kan de portefeuillehouder Verkeer van de eenheidsleiding een rol spelen om te stimuleren dat het onderwerp verkeershandhaving op de agenda's komt te staan van de lokale driehoeken. Het beleid dat immers regionaal wordt vastgesteld moet een goede doorvertaling krijgen naar lokaal niveau waar de afstemming plaatsvindt tussen lokale en regionale belangen.

Aanbeveling 2

Zorg voor een strakkere governance op verkeersveiligheid binnen de kolom van engineering en education zodat ook verkeershandhaving als één van de maatregelen kan worden meegenomen bij de integrale afweging. Nu gebeurt dit te weinig waardoor verkeershandhaving op de achtergrond verdwijnt en steeds minder aan belang wint.

Op regionaal niveau moeten de provincie Zuid-Holland en de MRDH deze coördinerende rol meer naar zich toe willen trekken. Zij zijn immers verantwoordelijk voor de doorvertaling van het SPV naar de regionale uitvoeringsprogramma's. Nauwere samenwerking en afstemming met de politie en het OM is hierbij onontbeerlijk, zodat de drie E's meer in samenhang kunnen worden gezien. Dit is dan de basis waarbij de doorvertaling naar de gemeenten gemaakt kan worden. De wethouders van elke gemeente zijn vervolgens verantwoordelijk dat de verdere coördinatie op lokaal niveau plaatsvindt. Zij zouden zich op lokaal niveau sterker mogen maken dat er een integrale afweging van de drie E's plaatsvindt. Nu ligt de focus te veel op alleen engineering en education. Daarnaast moet de opschalingslijn voor eventuele maatregelen op

verkeershandhaving via de wethouder kunnen verlopen. Hij of zij kan samen met de burgemeester afwegen of zij vervolgens de lijn inzetten van de lokale driehoek. De provincie en het MRDH kunnen de wethouders hiertoe stimuleren in de overleggen die zij met hen hebben.

Aanbeveling 3

Maak gebruik van de lokale driehoek als formele lijn in Nederland om de inzet op verkeershandhaving te bespreken. Zolang de lokale driehoek niet gevonden wordt om verkeersveiligheid en daarmee de inzet van verkeershandhaving te bepalen, blijft het onderwerp onderbelicht. De gemeentelijke afdelingen Verkeer & Vervoer en Openbare Orde en Veiligheid dienen samen op te trekken om de weg naar de lokale driehoek te vinden (zie ook aanbeveling 6).

4.2 Zoek de verbinding

Uit de vorige paragraaf blijkt dat er twee kolommen bestaan bij de governance op verkeersveiligheid. In de ene kolom worden de eerste twee E's (engineering en education) opgepakt en in de andere kolom alleen verkeershandhaving (enforcement). Tussen de twee kolommen is nauwelijks verbinding. Om de maatregelen tussen de drie E's goed op elkaar af te stemmen, moet de verbinding gezocht worden, zowel op regionaal als op lokaal niveau.

Op regionaal niveau zien we dat er weinig horizontale afstemming is tussen de regionale verkeershandhavingssystemen van de politie en de uitvoeringsplannen van de provincie en de Metropoolregio MRDH (zie ook het schema 'Governance Verkeersveiligheid'). Die lijn zou wel iets sterker mogen worden zodat ook al op regionaal niveau integrale afstemming gevonden kan worden op de drie E's. Deze afstemming kan goed gevonden worden door dit op de agenda te zetten van de regionale overlegtafels, zoals beschreven in het SPV, of de specifieke stuurgroep verkeershandhaving die daarvoor bedoeld is.

Ook op lokaal niveau zien we dat de afstemming tussen de twee kolommen beperkt is. Aan de ene kant staat het gemeentelijk Verkeer & Vervoersplan (of Mobiliteitsplan) van de afdeling Verkeer & Vervoer/Mobiliteit met maatregelen op het terrein van voornamelijk de twee E's: engineering en education. Aan de andere kant staat het integraal veiligheidsplan (IVP) van de afdeling Openbare Orde en Veiligheid (OOV) met maatregelen voor een veiligere gemeente waar ook verkeersveiligheid onder zou kunnen vallen. Ondanks dat beide plannen in elke gemeente aanwezig zijn, wordt er niet of nauwelijks naar elkaar verwezen of afgestemd op verkeersveiligheidsonderwerpen. Wel hebben beide afdelingen afzonderlijk contacten met de politie voor afstemming, maar dat blijft beperkt tot de eigen kolom.

In de praktijk blijkt dat veel IVP's in het geheel het onderwerp verkeersveiligheid niet opnemen. De veelgehoorde reden waarom de afdeling OOV dit niet doet, is vanwege het feit dat zij zich alleen bemoeien met de hardere kant van veiligheid en de burgemeestersbevoegdheden. 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, er kunnen tussen de afdelingen Verkeer & Vervoer en OOV goede verbindingen gelegd worden om verkeersveiligheid samen op te pakken. Ook als verkeersveiligheid niet in het IVP is opgenomen, is dit geen reden om geen afstemming te hebben met elkaar.

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

Om de verbinding goed te leggen op lokaal niveau wordt er bepleit om een structureel ambtelijk lokaal overleg in te richten tussen de afdelingen Verkeer & Vervoer, OOV en de politie. Een dergelijk overleg is er vaak nog niet maar uit de werksessies bleek dat de betrokkenen dit wel een goed idee vonden. Het zou bijvoorbeeld vier keer per jaar georganiseerd kunnen worden (zie ook de handreiking Verkeershandhaving in het lokale overleg 'Verkeersveiligheid'). Maak wel één van de drie deelnemende partijen hoofdvantwoordelijk voor het overleg. In dit geval zou dat het de afdeling Verkeer & Vervoer zijn met de wethouder Verkeer als bestuurlijk verantwoordelijke. In dit overleg kunnen de drie partijen de maatregelen integraal afstemmen op basis van de drie E's. En mochten zij er op verkeershandhaving ambtelijk niet uitkomen dan kunnen zij dit eenvoudig opschalen naar en voorbereiden voor de lokale driehoek (eventueel via de wethouder Verkeer) aangezien de afdeling OOV de agenda hiervan voorbereidt.

Aanbeveling 4

Versterk de horizontale lijn tussen het regionale handhavingsplan van de politie en de regionale uitvoeringsplannen van de provincie en de MRDH, zodat ook al op regionaal niveau de drie E's in samenhang besproken kunnen worden. Uiteraard is er nu al horizontale samenwerking op regionaal niveau maar de indruk bestaat dat er nog niet voldoende afgestemd wordt tussen de kolom van verkeershandhaving van de politie, het OM en de kolom van verkeersveiligheid (meer gericht op engineering en education). Zowel de politie, OM, provincie en het MRDH kunnen hier de handschoen oppakken.

Aanbeveling 5

Versterk de lijn tussen de afdeling Verkeer & Vervoer en de afdeling Openbare Orde en Veiligheid op inhoudelijke verkeersveiligheidsthema's, zodat op inhoud de afstemming gevonden kan worden. Voorbeelden voor inhoudelijke afstemming zijn: jeugd (scooteroverlast, alcohol & drugs), ondermijning (drugs en veelplegers) en veilige wijk (veilige school, te hard rijden en fout parkeren).

Aanbeveling 6

Organiseer een structureel ambtelijk lokaal overleg 'Verkeersveiligheid' tussen de afdeling Verkeer & Vervoer, de afdeling OOV en de politie. In dit overleg kunnen de maatregelen in afstemming met de drie E's besproken worden en opent dit de weg naar de lokale driehoek. De afdeling Verkeer & Vervoer is de meest aangewezen actor om dit te initiëren. Zie ook het voor deze opdracht gemaakte 'stroomschema verkeershandhaving' en bijbehorende handreiking.

4.3 Zorg voor hogere prioriteit

Uiteraard is iedereen het erover eens dat iedere verkeersdode er één teveel is. De ambitie van het SPV is dan ook 'naar 0 verkeersdoden'. En in de provincie dragen we dit uit met "Maak een punt van nul". Echter, wanneer het aankomt op prioritering van verkeersveiligheid dan blijkt dat dit bij verkeershandhaving te kort schiet. De prioriteit verkeershandhaving moet dus omhoog bij alle partners, zowel regionaal als lokaal. Uiteraard is dat makkelijker gezegd dan gedaan. Dit zal niet van de een op de andere dag gebeuren, maar met de aanbevelingen die hiervoor reeds gedaan zijn, kan het besef groeien.

Inzicht in de governance en dat versterken, (inhoudelijke) verbinding zoeken en meer samenwerken, zal de aandacht voor verkeershandhaving moeten vergroten. Let wel op dat bij de

politie en de afdeling OOV andere veiligheidsonderwerpen zoals ondermijning, geweld en cybercrime vaak de boventoon voeren. Hierdoor kan verkeersveiligheid ondergesneeuwd raken en dat is niet de bedoeling. Blijf daarom alert dat verkeersveiligheid onder de aandacht blijft en dat het risico op verkeersslachtoffers vermindert.

Om de aandacht vast te blijven houden of om het een impuls te geven, kan er ook voor gekozen worden om een zogenaamde regionale kwartiermaker aan te stellen die zowel ambtelijk als bestuurlijk het onderwerp hoger op de agenda probeert te krijgen. Dit kan iemand zijn, in opdracht van de provincie of de MRDH, vanuit de regionale partners of een wethouder/burgemeester die zich hard wil maken voor meer inzet op verkeersveiligheid en de integrale afstemming van de drie E's. Een dergelijke kwartiermaker kan in de regio aansluiten bij de overleggen en nagaan of er voldoende integrale afstemming plaatsvindt.

Concreet moet deze kwartiermaker de urgentie van verkeersveiligheid, zoals beschreven in het SPV, onder de aandacht van de regionale en lokale partners houden. Te vaak zien we dat verkeersveiligheid en daarmee ook de aandacht voor verkeershandhaving tekort schiet. Bij partners als de politie en de gemeenten is verkeersveiligheid/handhaving één van de vele onderwerpen die aandacht behoeven. Vaak dringen andere onderwerpen zich naar voren (zoals ondermijnende criminaliteit of de decentralisaties in het sociale domein) omdat daar op dat moment meer prioriteit aan wordt gehecht. Echter, daarmee blijven we de ogen sluiten voor de vele slachtoffers die dag in dag uit blijven vallen en die op jaarbasis aanzienlijk zijn.

De kwartiermaker moet verkeersveiligheid/handhaving weer op de agenda's bij de partners zetten en stimuleren dat de desbetreffende partners hier meer werk van maken. Zo kan de kwartiermaker samen met de provincie, de MRDH en de politie de grootste regionale risico's in het kader van risicogestuurd werken in kaart brengen en bekijken in hoeverre daar een goede regionale en lokale integrale afweging gemaakt kan worden op de drie E's. De regionale uitvoeringsplannen van de provincie en van de MRDH en het regionale handhavingsplan van de politie kunnen hier het uitgangspunt voor zijn. Vervolgens stimuleert de kwartiermaker om deze risico's, zover van belang voor de gemeenten, te bespreken in de lokale driehoeken. Deze moeten uiteraard aangevuld worden met de grootste lokale risico's per gemeente of basisteam. Op deze manier komt het onderwerp weer op de agenda en krijgt men weer aandacht voor dit onderwerp.

Tevens stimuleert de kwartiermaker dat er binnen elke gemeente een structureel ambtelijk lokaal overleg 'Verkeersveiligheid' gaat plaatsvinden tussen de afdeling Verkeer & Vervoer, de afdeling OOV en de politie (zie ook aanbeveling 6). De kwartiermaker kan tot slot verslag uitbrengen aan bijvoorbeeld het Regionaal Veiligheidsoverleg (RVO) van de politie, aan de gedeputeerde bij de Provincie en/of het dagelijks bestuur van de MRDH.

Uiteraard kan de kwartiermaker goed gebruik maken van de voor deze opdracht vervaardigde instrumenten zoals het overzicht van de 'governance verkeersveiligheid', het lokale 'stroomschema verkeershandhaving' en de bijbehorende handreiking.

Aanbeveling 7

Stel een regionale kwartiermaker aan die de aandacht voor verkeershandhaving zowel regionaal als lokaal en bestuurlijk als ambtelijk een impuls kan geven.

Aanbeveling 8

Zorg dat de gemaakte instrumenten uit dit onderzoek bij de gemeenten in de provincie Zuid-Holland landen. Dit zijn een 'Stroomschema verkeershandhaving' op lokaal niveau, een bijbehorende handreiking en een overzicht van de 'Governance verkeersveiligheid'. Ga met elkaar (of in afstemming met de kwartiermaker) het gesprek aan en kijk waar per gemeente de samenwerking opgevoerd kan worden. Behalve het instellen van een structureel ambtelijk lokaal

overleg 'Verkeersveiligheid' tussen de afdeling Verkeer & Vervoer, de afdeling OOV en de politie (als dat er nog niet is), worden er geen nieuwe en ingewikkelde structuren neergelegd. Maak juist gebruik van de lijnen die er al zijn en versterk deze.

Bijlage 1: Stroomschema verkeershandhaving en handreiking

Bijlage 2: Vragenlijst lokale werksessies



1. Naam:
2. Functie:
3. Organisatie:

Blok 1

4. Ik heb een goed beeld van de verkeersveiligheid en -handhaving in de gemeente <naam gemeente>
5. Ik ben goed bekend met het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan van de gemeente
6. Ik ben goed bekend met het Integraal Veiligheidsplan van de gemeente
7. Ik ben goed bekend met het Handhavingsplan van de politie *
8. Ik ben goed bekend met de Regionale Uitvoerings Agenda 2025 (MRDH) *

Blok 2

9. In de driehoek staan verkeersveiligheid en verkeershandhaving stevig geagendeerd *
10. Er is sprake van structureel overleg tussen gemeente en politie
11. Ik heb voldoende zicht op alle overleggen die er zijn met betrekking tot verkeersveiligheid en verkeershandhaving

Blok 3

12. Het is mij duidelijk wat mijn rol is met betrekking tot verkeersveiligheid en verkeershandhaving
13. Het is mij duidelijk wat de verantwoordelijkheden en taken zijn van mijn partners m.b.t. verkeersveiligheid en verkeershandhaving

14. Wij weten elkaar te vinden en hebben zowel formeel als informeel voldoende contact. De lijntjes zijn kort.

15. Er is sprake van een goede informatie-uitwisseling en terugkoppeling *

16. Onze huidige inzet op verkeersveiligheid en verkeershandhaving voldoet *

Blok 4

17. Wat is het grootste gemis in de huidige aanpak rondom verkeersveiligheid en verkeershandhaving in <naam gemeente>?

18. Deze sessie is voor mij geslaagd als... (maak de zin af)

Bijlage 3: Bronnen

Literatuur

- 'Veilig van deur tot deur – Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid', Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, december 2018
- Landelijk actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021 – Veilig van deur tot deur, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, december 2018
- Leidraad Verkeershandhaving 2016-2018, CVOM en Politie, december 2015
- Addendum Leidraad Verkeershandhaving 2019-2021, CVOM en Politie, september 2019
- 'Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025', Metropoolregio Rotterdam Den Haag, juni 2020
- Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030 – 'Iedereen komt veilig thuis in Zuid-Holland: maak een punt van nul verkeersslachtoffers', Provincie Zuid-Holland, juni 2021
- 'Met elkaar in gesprek over effectieve verkeershandhaving', factsheet Kennisnetwerk SPV, juni 2020
- Kernbeleid Veiligheid, VNG, maart 2021
- Handhavingplan 2021, Politie Eenheid Den Haag, Team Verkeer, januari 2021
- De lokale Integrale Veiligheidsplannen van Den Haag, Dordrecht, Hellevoetsluis en Papendrecht
- De lokale plannen Verkeer & Vervoer / Mobiliteitsplannen van de gemeenten Den Haag, Dordrecht, Hellevoetsluis en Papendrecht

Websites

- www.crow.nl
- www.hetccv.nl
- www.kennisnetwerkspv.nl
- www.maakeenpuntvannul.nl
- www.mrdh.nl
- www.om.nl/organisatie/parket-centrale-verwerking-om
- www.politie.nl
- www.rovzh.nl
- www.swov.nl
- www.verkeersveiligheid2030.nl
- www.zuid-holland.nl



Het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV) is een onafhankelijke stichting die partijen en veiligheidsprofessionals helpt om Nederland veiliger en leefbaarder te maken.

Het CCV is een initiatief van het ministerie van Veiligheid en Justitie, het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelatie, het Verbond van Verzekeraars, werkgeversorganisatie VNO-NCW, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Raad van Korpschefs.

Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid

Churchilllaan 11, 3527 GV Utrecht

Postbus 14069, 3508 SC Utrecht

T (030) 751 6700

E info@hetccv.nl

I www.hetccv.nl

