

# *De politie verkeerszaak in Nederland*

**- EEN INVENTARISATIE -**

---

Inspectie Openbare Orde en Veiligheid

---

Den Haag

---

juli 2003

#### **INSPECTIE OPENBARE ORDE EN VEILIGHEID**

*Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (Inspectie OOV)*

*Bezoekadres: Juliana van Stolberglaan 148, 2595 CL Den Haag*

*Postadres: Postbus 20011, 2500 EA Den Haag*

*Telefoon: (070) 426 73 43*

*Telefax: (070) 426 69 90*

*Website: [www.ioov.nl](http://www.ioov.nl)*

#### **COLOFON**

*Uitgave: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties*

*Inspectie Openbare Orde en Veiligheid*

*Lay out: Grafisch Buro van Erkelens*

*Foto's: Fons Sluiter Fotografie*

*Drukwerk: Hega Offset*

# Inhoudsopgave

<b>SAMENVATTING</b>	<b>5</b>
<b>1 INLEIDING</b>	<b>9</b>
1.1 Aanleiding en onderwerp van het onderzoek	9
1.2 Doelstellingen, onderzoeksopdracht en onderzoeksvragen	10
1.3 Opzet en uitvoering van het onderzoek	11
1.4 Leeswijzer	12
<b>2 OMVANG EN ORGANISATIE VAN DE VERKEERSTAAK</b>	<b>13</b>
2.1 Inleiding	13
2.2 De omvang van de verkeerstaak	13
2.2.1 De verkeerstaak in de negentiger jaren	13
2.2.2 De huidige verkeerstaak	14
2.3 De organisatie van de verkeerstaak binnen de korpsen	18
2.3.1 De organisatie in de negentiger jaren	18
2.3.2 De huidige organisatie van de verkeerstaak	19
2.4 De regionale verkeershandhavingsteams	22
2.4.1 Opzet en doel	22
2.4.2 Organisatie en personeel	22
2.5 Opleidingen	24
2.6 Samenwerking tussen korpsen	24
<b>3 BELEIDSPROCES POLITIËLE VERKEERSZORG</b>	<b>27</b>
3.1 Inleiding	27
3.2 Beleidsvorming politieële verkeerszorg	27
3.2.1 Beleidsvorming in de negentiger jaren	27
3.2.2 Beleidsvorming in de huidige situatie	28
3.3 Participatie in het beleidsproces	33
3.4 Korpsbeleid en extern geïnitieerde projecten	37
<b>4 HANDHAVING IN DE TIJD</b>	<b>41</b>
4.1 Inleiding	41
4.2 Repressie	41
4.3 De prestaties van de RVHT's en de reguliere taakstelling van de korpsen	43

**5 NATIONALE EN INTERNATIONALE ASPECTEN  
VAN VERKEERSZORG 45**

5.1 Inleiding	45
5.2 Kennis, invloed en vertegenwoordiging	45
5.3 De Politie Verkeerscommissie	47

**6 BEVINDINGEN, CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 49**

6.1 Inleiding	49
6.2 Taakontwikkeling en handhaving	49
6.3 Organisatie en participatie	52
6.4 Beleidsvorming en beleidsuitvoering	54
6.5 Conclusies en aanbevelingen	56
6.5.1 Verkeerstaken	56
6.5.2 Kwaliteitskenmerken	57
6.5.3 Organisatie	57
6.5.4 Beleid	58

**BIJLAGEN**

I. Convenant Regioplan Verkeershandhaving	60
II. Overzicht externe opleidingen en opleidingen in eigen beheer	67
III. Overzicht score interne participatie in het beleidsproces	68
IV. Overzicht score externe participatie beleidsproces	69
V. Lijst met afkortingen	70
VI. Samenstelling onderzoeksteam	71

# Samenvatting



## INLEIDING

Het onderzoek naar de verkeerstaak van de Nederlandse politie sluit aan op eerdere thematische onderzoeken van de Inspectie naar gespecialiseerde politietaken, zoals 'jeugdzorg' en 'zedenzorg'. Er is een inventarisatie gemaakt van de huidige stand van zaken. Daarbij is tevens gekeken naar de ontwikkelingen sinds de reorganisatie van het politiebestedel in de negentiger jaren, omdat in die periode zowel vanuit de politiek als door maatschappelijke instellingen extra aandacht werd gevraagd voor de politieke verkeerstaak.

Er is onderzoek gedaan naar de taken, de organisatie en het beleidsproces van de korpsen, waarbij de korpsen is gevraagd naar de feitelijke en de wenselijk geachte situatie. Gelet op het brede terrein van verkeerszorg is extra aandacht besteed aan de handhavingstaak van de politie. In het bijzonder aan de invloed van exogene geldstromen op de politieke beleidsvorming, zoals met de invoering van regionale verkeershandhavingsteams (RVHT's).

De onderzoeksgegevens zijn verkregen uit een enquête en interviews in de politiekorpsen. Cijfermatige gegevens over de handhaving zijn verstrekt door het Centraal Justitieel Incasso Bureau en het Parket-Generaal van het Openbaar Ministerie.

De Inspectie beoogt met haar bevindingen tevens een aanzet te geven voor de ontwikkeling door 'beleid en uitvoering' van kwaliteitskenmerken (en bijbehorende indicatoren), die een oordeel kunnen geven over de kwaliteit van de uitvoering van de politieke verkeerstaak.

## TAAKONTWIKKELING EN HANDHAVING

'Verkeer' behoort van oudsher tot de taken van de politie. De werkzaamheden die hieronder vallen, zijn in de afgelopen tien jaar niet wezenlijk gewijzigd. Wel is er sprake van een verschuiving in het belang dat de korpsen aan onderdelen van de door hen uitgevoerde verkeerstaak toekennen. Dit geldt niet voor handhaving, afhandeling van verkeersongevallen en advisering van de wegbeheerder (op grond van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer); dit zijn nog steeds 'kerntaken'. Andere onderdelen van de verkeerstaak, waaronder de bevordering van de doorstroming van het verkeer, educatie en controle- en begeleidingstaken worden in de context van 'politie-eigen' taken door de korpsen uiteenlopend gewaardeerd. Er is geen eensluidende opvatting over de inhoud van de politieke verkeerstaak. 'Handhaving' is door diverse impulsen vanuit de centrale overheid nadrukkelijk gemarkeerd. De betreffende incentives, waaronder de invoering van de RVHT's in de regiokorpsen, hebben daarbij geleid tot een – aanzienlijke – toename van het repressieve toezicht. Met het oog op een duidelijke positionering van de politie (verantwoordelijkheden, mogelijkheden,

verwachtingen) binnen het brede spectrum van het verkeersveiligheidsbeleid is een heldere afbakening van haar verkeerstaak van belang.

Op grond van bovenstaande bevindingen wordt aanbevolen om een (her)oriëntatie op de diverse verkeerstakingen uit te voeren, waarbij algemeen aanvaarde aspecten van de verkeerstaak als kerncompetenties gemarkeerd kunnen worden.

## ORGANISATIE EN PARTICIPATIE

De organisatie van de verkeerstaak binnen de korpsen levert – ook in de tijd gezien – nog steeds een divers beeld op. Er is sprake van ondersteunende taken die door de korpsen op verschillende wijze, op korpsniveau dan wel op districtelijk niveau, zijn georganiseerd. Een beperkt aantal korpsen heeft (weer) een centrale verkeersdienst. Alle regiokorpsen kennen inmiddels een portefeuillehouder ‘verkeer’, maar de functie wordt binnen de organisaties zowel taakinhoudelijk als qua positionering op verschillende wijze ingevuld. Het aantal ‘taakaccenthouders’ (zij zijn voor een afgebakend deel van het werk belast met één of meer – veelal beleidsmatige – verkeerstakingen) is in de afgelopen periode in omvang toegenomen. Mede hierdoor is het verkeersaspect binnen korpsen (zowel horizontaal als verticaal) meer verspreid geraakt. De directe verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de verkeerszorg ligt in het algemeen bij de districtchefs.

In tegenstelling tot al bestaande verkeersonderdelen bieden de nieuwe regionale verkeershandhavingsteams, die inmiddels in alle regiokorpsen zijn ingevoerd, wel een uniform concept (28 fte per korps met een afgebakende taak, taakstelling, aansturing, begroting, enz.). Deze exogeen gefinancierde teams hebben zichtbaar bijgedragen aan een aanzienlijke toename van het aantal processen-verbaal (vooral snelheids-overtredingen). Daarnaast vormen zij een belangrijk aandeel in de toename van personeelssterkte voor de uitvoering van de verkeerstaak; overigens zijn niet alle, door interne verplaatsing binnen de korpsen vrijgekomen vacatures opgevuld. In totaal is de landelijke sterkte voor ‘verkeer’ gestegen van 1450 fte in 1998<sup>1</sup> naar 2228 fte op 1 juli 2002.

De regionale en decentrale accenten van de verkeerstaak in de korpsen komen ook tot uitdrukking in de externe contacten die vanuit alle niveaus binnen de organisaties plaatsvinden. Afhankelijk van de aard van de taken liggen deze contacten met andere diensten en instanties vooral bij het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM), de Regionale Overlegorganen Verkeer (ROV’s), gemeenten en het Openbaar Ministerie (in sommige gevallen met een Verkeersofficier van Justitie). Bilaterale samenwerking tussen korpsen onderling komt, met uitzondering van samenwerking met het Korps Landelijke politiediensten, maar in beperkte mate voor.

De verkeersopleidingen worden voornamelijk verzorgd door het Politie Instituut Verkeer en Milieu van het Landelijk Selectie- en Opleidingsinstituut Politie. De opleidingen worden door de korpsen voor het grootste deel uitbesteed, maar een aantal korpsen verzorgt ook zelf cursussen.

Voor de professionalisering van de verkeerstaak en de bevordering van samenwerking op verkeersgebied wordt verder onder meer gebruik gemaakt van het Nederlands Politie Instituut en de structuur van de Politie Verkeerscommissie. De opvattingen van de korpsen over de taak en functie van beide instituten op regionaal, nationaal en internationaal niveau lopen echter – soms sterk – uiteen. Uniforme opvattingen hierover zijn van belang voor hun status en positie op het gebied van expertise binnen de politie en als partner in verkeersoverleg buiten de politie.

De organisatie van de politieke verkeerstaak binnen de korpsen wordt gekenmerkt door bewegingen van zowel regionale naar decentrale structuren als andersom. Gelet op de professionele aspecten van een specialisme en op de externe oriëntatie in het kader van een bijdrage aan de algemene verkeerszorg zijn uniforme kaders voor taakuitvoering en taakontwikkeling belangrijk.

Op grond van de geconstateerde verschillen 'in organisatie' tussen de korpsen en de uiteenlopende opvattingen over de taak en functie van landelijke, ondersteunende structuren wordt de aanbeveling gedaan om een beschrijving te maken van basisvoorwaarden, waaraan de structuren met betrekking tot het specialisme 'verkeer' herkenbaar zijn.

## **BELEIDSVORMING EN BELEIDSUITVOERING**

'Verkeer' is een beleidsterrein met veel spelers, van wie de politie er één is. Het politieke beleidsproces wordt gekenmerkt door 'invloeden van buiten' en vereist in dat kader evenwichtige afwegingen omtrent haalbaarheid van het politieke aandeel in extern geïnitieerde doelstellingen. De invloeden betreffen beleidsdocumenten, zoals het Beleidsplan Nederlandse Politie, gegevens van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat en gemeentelijk documenten. Daarnaast is sprake van (multidisciplinair) overleg met bijvoorbeeld het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie, de begeleidingsgroepen van de RVHT's in het kader van de regionale plannen verkeershandhaving, de ROV's en – in mindere mate – met diensten en beleidsdirecties van de departementen.

De externe betrokkenheid bij de beleidsontwikkeling binnen de korpsen vindt plaats op de diverse niveaus binnen de organisatie; het betreft vooral het parket van het OM. Extern geïnitieerde projecten met betrekking tot de intensivering van het verkeers-toezicht, zoals de 'Steenhuisgelden'<sup>2</sup> en de RVHT's, hebben een sturende invloed op de beleidsrichting en –uitvoering door de korpsen. De resultaten van de reguliere taak-

stelling van 'verkeer' staan op gespannen voet met de afspraken die daarover, naast de speerpunten van de regionale teams, tussen het BVOM en individuele korpsen zijn gemaakt.

De bestuurlijke inbreng van het Rijk, provincie en gemeenten (verkeersbeleid en wegbeheer) is vooral afgestemd op het strategische respectievelijk beleidsuitvoerende niveau binnen de korpsen.

Binnen de korpsen heeft het beleidsproces met beleids- en werkplannen op de verschillende organisatieniveaus een sterk planmatig karakter gekregen. De interne participatie van lijn- en verkeersfunctionarissen wordt positief gewaardeerd en kan nog versterkt worden. Geïstitutionaliseerde invloeden van buiten impliceren extra impulsen voor het eigen beleidsproces binnen de korpsen. Projectmatig georganiseerde externe initiatieven vereisen – op termijn – aandacht voor de beleidscontinuïteit.

In het verlengde van een heldere taakafbakening wordt op het terrein van de beleidsvorming de aanbeveling gedaan aandacht te besteden aan een duidelijke positiebepaling als politie in het integrale beleidsproces, vooral met het oog op de haalbaarheid van (landelijke) doelstellingen. Het interne beleidsproces dient daarbij oog te hebben voor de continuïteit van exogeen projectmatig, gefinancierde beleidsinitiatieven. Een goede borging van het interne beleidsproces zal de planmatigheid van verkeer binnen de korpsen verder versterken en verbeteren.

## TENSLOTTE

Het specialisme 'verkeer' vormt nog steeds een belangrijk onderdeel van de politietaak. Zowel taakinhoudelijk, organisatorisch als in beleidsvormende zin levert 'verkeer' in de korpsen uiteenlopende beelden op. Als basis voor toetsing van de kwaliteit van de politieke verkeerszorg wordt voorgesteld om een referentiekader 'Verkeer' te ontwikkelen met kwaliteitskenmerken en indicatoren. Een dergelijk kader, geïnitieerd door het politieveld in samenspraak met de beleidsdirecties van de politiedepartementen, kan te zijner tijd ook gebruikt gaan worden als referentie voor het toezicht door de Inspectie.

# Inleiding

1

## 1.1. AANLEIDING EN ONDERWERP VAN HET ONDERZOEK

De verkeersveiligheid op de weg staat sinds jaar en dag op de agenda van bestuurlijk Nederland. Binnen de kaders van het integrale veiligheidsbeleid wordt zij ook steeds meer aangemerkt als een factor die van invloed is op de leefbaarheid. De politie wordt hierbij beschouwd als een belangrijke actor, die een bijdrage dient te leveren aan de vergroting van de verkeersveiligheid.

Na de reorganisatie van de Nederlandse politie begin negentiger jaren is de politieke verkeerstaak zowel taakinhoudelijk als in organisatorische zin onderwerp van discussie geweest. De regiokorpsen 'in oprichting' kregen de ruimte om de verkeerstaak naar eigen inzicht in te vullen. Zowel de politiek als maatschappelijke organisaties vroegen daarbij aandacht voor de kwaliteit en voor kwantitatieve aspecten van de politieke verkeerstaak<sup>3</sup>. De kwestie was of het proces van despecialisatie met nadruk op de basispolitiezorg ten koste zou gaan van de kwaliteit van die taak. In breder kader werd gesproken van een handhavingstekort en over de twijfel aan geloofwaardigheid van de overheid. Beide werden mede bepaald door de mate waarin de overheid wet- en regelgeving – waaronder die op het gebied van de verkeersveiligheid – effectief handhaafde. In diverse onderzoeken is hieraan aandacht besteed, waaronder het rapport "Tijd voor Toezicht" van de interdepartementale werkgroep verkeerstoezicht<sup>4</sup>. In een vervolgonderzoek met betrekking tot de politie is een inventarisatie gemaakt van de wijze waarop zij de verkeerstaak gestalte heeft gegeven<sup>5</sup>.

De kwestie van het handhavingstekort leidde onder meer tot daadwerkelijke intensivering van het verkeerstoezicht door de politie binnen de kaders van het strafrecht, onder ander door de vorming van regionale verkeershandhavingsteams (RVHT's). Voorstellen met betrekking tot de intensivering van bestuurlijke handhaving op het gebied van verkeer zijn door de betrokken ministers uiteindelijk alleen ten aanzien van het parkeren onderschreven<sup>6</sup>.

In het licht van bovengenoemde ontwikkelingen neemt de Inspectie in het kader van een reeks thematische onderzoeken, gericht op gespecialiseerde politietaken zoals de politieke zedenzorg en jeugdzorg<sup>7</sup>, in deze rapportage de politieke verkeerstaak onder de loep.

3 O.a. motie Kamp c.s., Tweede Kamer, vergaderjaar 1994 – 1995, 22 100, nr. 29

4 Rapport van de interdepartementale werkgroep Verkeerstoezicht, IBO-V, december 1997, Tweede Kamer, vergaderjaar 1997 – 1998, 25 846, nr.1

5 Onderzoeksrapport: De politieverkeerstaak en tijd voor toezicht "Hoe nu verder?"; Utrecht, 7 mei 1998, Bureau Berenschot in opdracht van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

6 Brief van de ministers van Justitie, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 november 2001 aan de voorzitters van de Vaste Commissies voor Verkeer en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties respectievelijk voor Justitie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

7 'De politieke zedenzorg in Nederland', 1998, Inspectie voor de politie; 'De politieke en justitiële zedentaak, stand van zaken', Inspectie Openbare Orde en Veiligheid, Den Haag, april 2003; 'Politieke jeugdtaak de kinderschoenen ontgroeid?', Inspectie voor de politie, 2001

## 1.2. DOELSTELLINGEN, ONDERZOEKSOPDRACHT EN ONDERZOEKSVRAGEN

Het onderzoek beoogt inzicht te geven in de wijze waarop de korpsen sinds de regionalisering in de negentiger jaren inhoudelijk en organisatorisch vorm hebben gegeven aan de politieke verkeerstaak. Daarbij wordt in het bijzonder ingegaan op het aspect handhaving. De focus is hierbij ook gericht op de door het OM gefinancierde beleidsinitiatieven in de vorm van de regionale verkeershandhavingsteams.

Het onderzoek heeft als complementair doel een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling door het politieveld en de beleidsdirecties van de departementen van kwaliteitskenmerken en daarbij behorende indicatoren voor de uitvoering van de politieke verkeerstaak. De meest relevante kwaliteitskenmerken moeten kunnen leiden tot een oordeel over de kwaliteit van de verkeerstaak van de politie. Hiermee wordt tevens ingespeeld op het toezichtkader dat de Inspectie voornemens is met betrekking tot de korpsen te gaan hanteren. Voorts biedt het de mogelijkheid voor de korpsen over waardevolle informatie te beschikken met oog op benchmarking.

De onderzoeksopdracht luidt als volgt:

*Geef inzicht in de wijze waarop de politie op dit moment de verkeerstaak in het algemeen en de verkeershandhavende taak in het bijzonder uitvoert en hoe deze zich vanaf de reorganisatie van de politie in 1994 op hoofdlijnen heeft ontwikkeld. Geef daarnaast de aanzet voor discussie tussen beleidsdirecties en politieveld met betrekking tot kwaliteitskenmerken voor politieke verkeerszorg.*

Op grond van de onderzoeksopdracht is een viertal onderzoeksvragen geformuleerd:

- *Inventariseer wat de korpsen rekenen tot de politieke verkeerstaak, wie voor deze taken verantwoordelijk is en hoe deze taken zijn georganiseerd. Vergelijk deze organisatorische inbedding met die van direct na de reorganisatie van de politie.*
- *Beschrijf de positie van de politie in het integrale beleidsproces ten aanzien van de verkeerszorg, zowel regionaal, nationaal, als internationaal en betrek daarbij de invloed die exogene geldstromen hebben op die politieke beleidsvorming.*
- *Geef aan welke resultaten de korpsen met het repressief handhaven van verkeersregels boeken en onderscheidt daarbij de resultaten van reguliere onderdelen van de korpsen en die van de regionale verkeershandhavingsteams.*
- *Geef een aanzet voor de discussie tussen de betrokken beleidsdirecties en het politieveld met betrekking tot het identificeren van de kwaliteitskenmerken met betrekking tot de politieke verkeerszorg die, in samenhang, op basis van een beperkt aantal indicatoren een oordeel toelaten over de kwaliteit van de uitvoering ervan.*

### 1.3. OPZET EN UITVOERING VAN HET ONDERZOEK

Ter voorbereiding op het feitelijke onderzoek zijn, mede op basis van bevindingen uit literatuuronderzoek (beleidsstukken, onderzoeksrapporten, e.d.), binnen het strategisch verkeersnetwerk interviews gehouden met vertegenwoordigers van de politieregio's, het Korps Landelijke politiediensten, het Politie Instituut Verkeer en Milieu van het Landelijk Selectie- en Opleidingscentrum Politie (PIVM/LSOP), het OM, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het Regionaal Overlegorgaan Verkeer. Om de onderzoeksopdracht af te bakenen, is via de Nieuwsbrief van de Inspectie aan de korpsen en het PIVM/LSOP gevraagd om thema's aan te reiken, die naar hun mening bij het onderzoek betrokken zouden moeten worden.

Met een aantal stakeholders van de (politiële) verkeerstaak zijn afspraken gemaakt voor tussentijdse consultatie met betrekking tot proces en inhoud van het inspectie-onderzoek.

Voor de uitvoering van het onderzoek zijn de volgende methoden gebruikt:

- schriftelijke vragenlijsten;
- interviews met de portefeuillehouders 'verkeer' van de korpsen;
- analyse van beleidsstukken, onderzoeksrapporten, kwantitatieve korpsgegevens e.d. met betrekking tot de (politiële) verkeerstaak.

Het onderzoek is in twee fasen uitgevoerd. Tijdens de eerste fase is aan alle korpsen een vragenlijst toegezonden, waarin informatie is opgevraagd over de organisatorische en beleidsmatige aspecten van de verkeerstaak binnen het korps. Vervolgens zijn de antwoorden tijdens interviews van het onderzoeksteam van de Inspectie met de portefeuillehouders 'verkeer' in het managementteam van de onderscheiden korpsen besproken en waar nodig bijgesteld. De definitieve versie van de korpsinformatie is ter finale afdoening voorgelegd aan de korpschef. Alle vragenlijsten zijn op deze wijze door de korpsen behandeld en geretourneerd.

De tweede fase richtte zich op de analyse van de verkregen informatie en op de nadere uitwerking van de cijfermatige gegevens van de handhaving in de politieke verkeerstaak. Deze gegevens zijn verkregen uit informatie van het Centraal Justitieel Incasso Bureau en het Parket-Generaal van het OM.

De onderzoeksbevindingen zijn tijdens een bijeenkomst in concept voorgelegd aan een werkgroep van de Politie Verkeerscommissie met als vraag of er sprake is van herkenning van de beschrijving van het politieke verkeersvraagstuk. In dat overleg is tevens een eerste aanzet gegeven voor het verdere traject van selectie van kwaliteitskenmerken. De Inspectie heeft toegezegd daaraan een bijdrage te willen leveren.

De onderzoeksbevindingen zijn vastgelegd in het onderzoeksrapport. Het betreft een inventariserend beeld van de verkeerstaak van de politie, dat geabstraheerd is van de individuele korpsinformatie. Bij de scores op diverse onderwerpen is rekening gehouden met het aantal korpsen dat op de betreffende (sub)vragen heeft gereageerd. In de tekst wordt daarnaar verwezen (de respons). Het - teken is gebruikt als bij een onderwerp meerdere aspecten aan de orde komen. In die gevallen is volstaan met het aantal respondenten dat ten minste op de behandelde aspecten heeft gereageerd.

#### 1.4. **LEESWIJZER**

De onderzoeksrapportage bestaat achtereenvolgens uit een korte samenvatting van het onderzoek en een inleidend eerste hoofdstuk. Daarna volgen een beschrijving van de onderzoeksgegevens (hoofdstukken 2 tot en met 5) en samenvattende bevindingen (hoofdstuk 6). Als peildatum voor onderzoeksgegevens geldt 1 juli 2002.

Hoofdstuk 2 geeft aan de hand van de omvang (de taken) en de organisatie van de verkeerstaak een beeld van de positionering van de verkeerstaak door de politie. Het beleidsproces van de politieke verkeerstaak komt in hoofdstuk 3 aan de orde. Hoofdstuk 4 behandelt de repressieve verkeerstaak in het licht van de invoering van de regionale verkeershandhavingsteams (de organisatorische en beleidsmatige aspecten zijn in de voorgaande hoofdstukken behandeld). In hoofdstuk 5 wordt aandacht besteed aan de wijze waarop de politie zich zelf als één van de vele actoren in het beleidsveld 'verkeer' manifesteert. Hoofdstuk 6 sluit de rapportage samenvattend af met conclusies en een aantal aanbevelingen.

In de bijlagen zijn diverse tabellen opgenomen, waarnaar in het rapport wordt verwezen.

# Omvang en organisatie van de verkeerstaak



2

## 2.1. INLEIDING

Het onderzoek geeft een beeld van de ontwikkeling van de verkeerstaak van de politie sinds de reorganisatie in 1994. Na een beknopte weergave van de situatie in de negentiger jaren volgt een inventarisatie van de verkeerstaak in 2002. Naast de feitelijke situatie is onderzocht wat volgens de korpsen tot de politieke verkeerstaak behoort en in hoeverre er ook voor andere diensten en instellingen een taak ligt. Binnen de organisatie van de korpsen is gekeken naar de verantwoordelijkheid voor het taakgebied 'verkeer'. Daarbij is een momentopname gemaakt van de personele bezetting die zich meer in het bijzonder met verkeerszaken bezighoudt (peildatum 1 juli 2002). In dit kader wordt aandacht besteed aan de regionale verkeershandhavingsteams, die bij alle korpsen zijn ingevoerd.

In verband met de specifieke aard van de verkeerstaak is gevraagd naar de opleiding van politiepersoneel in het eigen korps en bij het Politie Instituut Verkeer en Milieu van het Landelijk Selectie- en Opleidingsinstituut Politie (PIVM/LSOP). Ten slotte wordt ingegaan op de samenwerking tussen korpsen op verkeersgebied.

## 2.2. DE OMVANG VAN DE VERKEERSTAAK

### 2.2.1. DE VERKEERSTAAK IN DE NEGENTIGER JAREN

Het beeld dat wordt weergegeven, is ontleend aan een brief van de minister van Justitie aan de Tweede Kamer in het kader van de reorganisatie van de politie<sup>8</sup>. Hierin is beknopt beschreven op welke wijze de korpsen voornemens zijn nader aangegeven verkeers-taken uit te gaan voeren. Na de – formele – start van het regionale politiebestedel in 1994, heeft in 1998 in opdracht van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijks-relaties onderzoek plaatsgevonden naar de 'stand van de verkeerstaak' van de politie<sup>9</sup>.

#### 1992

In de brief aan de Tweede Kamer wordt in algemene bewoordingen aangegeven wat door de korpsen tot de verkeerstaak zal worden gerekend. Het betreft de algemene politieke verkeerszorg zoals surveillance, gericht verkeerstoezicht en de behandeling van niet complexe verkeersongevallen. Daarnaast worden beleidsvoorbereidende en adviserende taken genoemd, evenals meer specialistische operationele taken, zoals technisch onderzoek bij complexe ongevallen, begeleiding van bijzondere transporten en grote evenementen en taken in geval van bijzondere en/of omvangrijke incidenten.

8 Brief d.d. 26 augustus 1992 (kenmerk PRP92/U604) van de minister van Justitie, mede namens de minister van Binnenlandse Zaken aan de Voorzitter van de Tweede Kamer de Staten-Generaal

9 onderzoeksrapport: De politieverkeerstaak en tijd voor toezicht "Hoe nu verder?", t.a.p.

## 1998

In het onderzoek van 1998 is geïnventariseerd wat de korpsen op dat moment tot hun verkeerstaak rekenden. De taken die zijn benoemd, liggen voor een belangrijk deel in lijn met die uit 1992, namelijk handhaving en toezicht verkeersregels, afhandeling verkeersongevallen, advisering wegbeheerder, bevordering doorstroming verkeer en educatie. Vrijwel alle korpsen beschouwden deze als de hoofdtaken van 'verkeer'. Als 'overige' verkeerstakingen noemden de korpsen begeleiding (transporten van personen en goederen), controle (goederenvervoer), afstemming (in het kader van de integrale aanpak), parkeerbeheer (hoewel ook al uitbesteed aan of uitgevoerd door gemeenten) en de uitvoering van projecten.

### 2.2.2. DE HUIDIGE VERKEERSTAAK

De taken die in 1998 als hoofdtaken en 'overige' verkeerstakingen werden aangemerkt, zijn nu weer aan de korpsen voorgelegd. Er is onderzocht of zij nog steeds door de korpsen

Figuur 2.1: Overzicht feitelijke uitvoering verkeerstakingen (aantal korpsen)



worden uitgevoerd. Daarbij is gevraagd in hoeverre zij als 'politie-eigen' taak worden aangemerkt; het aantal korpsen dat heeft gereageerd, is hierbij meegewogen. Uit een vergelijking van de gegevens uit beide onderzoeken blijkt sprake van een zekere consistentie.

### **Feitelijke situatie**

De hoofdtaken handhaving, afhandeling van verkeersongevallen en advisering van de wegbeheerder (uit 1998) worden nog steeds door (vrijwel) alle korpsen uitgevoerd (zie voor een overzicht van de feitelijke situatie *Figuur 2.1*).

De activiteiten op educatief gebied en de inzet bij de doorstroming van verkeer werden in 1998 als hoofdtaken aangemerkt, maar worden thans niet meer door alle korpsen uitgevoerd. Ten aanzien van de verkeersvoorlichting en het verkeersonderwijs betreft dit thans nog tweederde van de korpsen. De doorstroming van verkeer is gedifferentieerd naar dagelijkse inzet (feitelijke uitvoering door vijftien korpsen) en inzet bij incidenten (vijfentwintig korpsen).

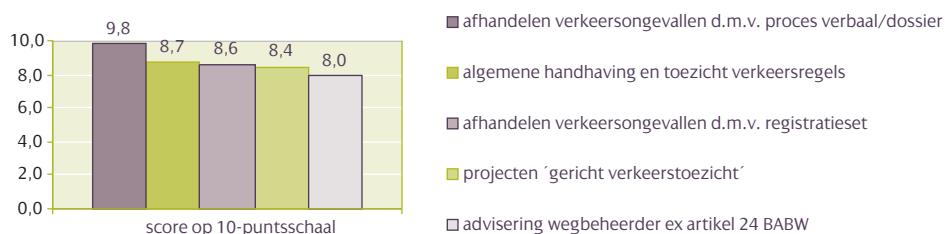
Van de overige 'oorspronkelijke' verkeerstaken (uit het onderzoek van 1998) wordt een aantal nog steeds door (bijna) alle korpsen uitgevoerd: administratieve handelingen (b.v. Tobias), algemeen beleid, advisering wegbeheerder en advies aan externe instanties. De uitvoering van specifieke controletaken varieert: tweederde van de korpsen voert nog controle uit op personenvervoer en gevaarlijke stoffen, driekwart op zwaar transport. Ten aanzien van de begeleidingstaken ligt de uitvoering verschillend.

Evenementen en medisch vervoer worden nog steeds door een belangrijk deel van de korpsen begeleid; de begeleiding van de transporten door veertien korpsen. De uitvoering van parkeertoezicht en parkeerbeheer is (nog meer) afgenomen; het toezicht wordt thans door zeventien korpsen en het beheer door acht korpsen uitgevoerd.

### **Wenselijke situatie**

De hierboven genoemde hoofdtaken scoren ook nu nog als 'politie-eigen' taken het hoogst. De uitvoering van verkeersprojecten is daar nu bijgekomen. In *Figuur 2.2* is aangegeven in welke mate zij door de korpsen (respons vijfentwintig korpsen) als wenselijk onderdeel van de politieke verkeerszaak worden aangemerkt. De korpsen vinden daarbij dat de

**Figuur 2.2: Hoofdtaken van de politieke verkeerszorg (gewenste situatie)**



Toelichting: de waardering als politietaat door de korpsen is afgezet op een 10-puntsschaal, score van 0-2: geen politietaat, 2-4: enigszins, 4-6: gedeeltelijk, 6-8: overwegend en 8-10: uitsluitend een politietaat

afhandeling van verkeersongevallen niet en de overige genoemde taken slechts in beperkte zin ook door andere diensten of instellingen uitgevoerd kunnen worden. Afhankelijk van de taak gaat het daarbij om gemeenten (algemeen verkeersbeleid), wegbeheerders, het Openbaar Ministerie (het OM) en de Regionale Overlegorganen Verkeer (ROV's). De betreffende taken kunnen in dat kader als kerntaken worden beschouwd.

De oorspronkelijke hoofdtaken uit 1998, die zijn opgenomen in *Figuur 2.3*, worden nu nog maar enigszins of gedeeltelijk als politietaak beschouwd (respons tweeëntwintig korpsen). Driekwart van de korpsen kent ten aanzien van de doorstroming van het verkeer een overwegende rol toe aan de wegbeheerders. Ongeveer de helft van de korpsen vindt dat gemeenten (algemeen verkeersbeleid) hier ook een taak hebben. Iets minder dan de helft ziet bij incidenten of evenementen een beperkte rol voor de ANWB/Wegenwacht. Voor de educatieve taken wijzen korpsen vooral op de gemeenten en ten aanzien van de verkeersvoorlichting aan weggebruikers e.d. ook op de ROV's.

**Figuur 2.3: Waardering 'oorspronkelijke' hoofdtaken van de politieële verkeerszorg (gewenste situatie)**



**Toelichting: de waardering als politietaak door de korpsen is afgezet op een 10-puntsschaal, score van 0-2: geen politietaak, 2-4: enigszins, 4-6: gedeeltelijk, 6-8: overwegend en 8-10: uitsluitend een politietaak**

Een aantal taken wordt door bijna alle korpsen in overwegende mate als onderdeel van de politieële verkeerszaak aangemerkt (zie *Figuur 2.4*). Driekwart van de korpsen vindt daarbij overigens ook dat voor derden een rol is weggelegd. Ten aanzien van de beleidszaak geldt dat voor gemeenten (algemeen verkeersbeleid), wegbeheerders, het OM en de ROV's. In geval van advisering spreekt ongeveer de helft van de korpsen zich in dezelfde zin uit. De uitvoering van administratieve handelingen wordt door het overgrote deel van de korpsen als een voornamelijk politieële aangelegenheid aangemerkt; een derde wijst hier ook op het OM.

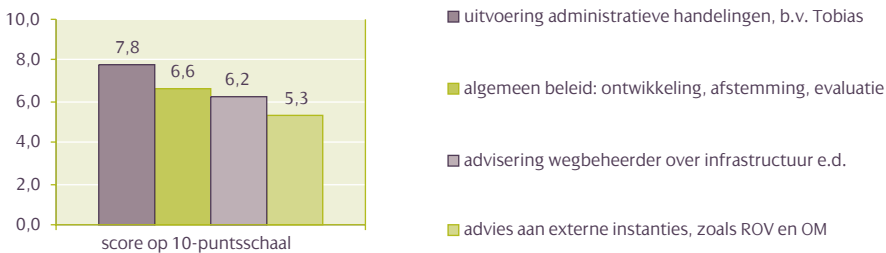
Over de taken met betrekking tot begeleiding, controle en parkeren lopen de opvattingen uiteen (zie *Figuur 2.5*; respons tweeëntwintig korpsen). Hierbij heeft een derde, soms de helft van de korpsen tevens een oordeel gegeven over de uitvoering door andere diensten of instanties. Tijdens de interviews in de korpsen werd overigens duidelijk, dat een dergelijke beoordeling niet steeds eenvoudig gevonden werd.

Bij begeleidingstaken wordt, met uitzondering van het medisch vervoer, het accent bij anderen gelegd. Ten aanzien van evenementen e.d. noemt tweederde van de korpsen vooral gemeenten (algemeen verkeersbeleid) en wegbeheerders. Voor de begeleiding van grote of gevaarlijke transporten zijn door een aantal korpsen afspraken gemaakt met de particuliere sector.

De controletaken worden gedeeltelijk als politietaak beschouwd. Een derde van de korpsen ziet in dit kader ook een taak voor de wegbeheerder (zwaar transport en gevaarlijke stoffen); de helft noemt de brandweer (gevaarlijke stoffen).

De parkeertaken worden door het merendeel van de korpsen in beperkte zin als politie-taak aangemerkt. Bijna alle korpsen zien hier een taak weggelegd voor de gemeenten (algemeen verkeersbeleid); de helft van de korpsen wijst ook op de wegbeheerders.

**Figuur 2.4: Overige taken van de politieële verkeerszorg 1 (gewenste situatie)**



Toelichting: de waardering als politietaak door de korpsen is afgezet op een 10-puntsschaal, score van 0-2: geen politietaak, 2-4: enigszins, 4-6: gedeeltelijk, 6-8: overwegend en 8-10: uitsluitend een politietaak

**Figuur 2.5: Overige taken van de politieële verkeerszorg 2 (gewenste situatie)**



Toelichting: de waardering als politietaak door de korpsen is afgezet op een 10-puntsschaal, score van 0-2: geen politietaak, 2-4: enigszins, 4-6: gedeeltelijk, 6-8: overwegend en 8-10: uitsluitend een politietaak

## 2.3. **DE ORGANISATIE VAN DE VERKEERSTAAK BINNEN DE KORPSEN**

### 2.3.1. **DE ORGANISATIE IN DE NEGENTIGER JAREN 1992**

In de nieuwe regionale korpsen overheerst bij aanvang het zogenaamde drie lagen-model met een regionaal, districtelijk en een basisniveau. Hoewel de verkeerstaak in die beginperiode nog niet is uitgekristalliseerd, kan in samenvattende zin worden gesteld, dat het zwaartepunt van de algemene politieke verkeerszorg in de basispolitiezorg binnen de districten komt te liggen. Een beperkt aantal korpsen betreft daarbij een coördinerende functie op districts- of regionaal niveau. Ondersteunende taken (zoals technische diensten) en bepaalde vormen van specialisme (zoals de afhandeling van zware ongevallen) worden door de korpsen op regionaal niveau (ongeveer de helft), op districtsniveau (een derde) en door een beperkt aantal korpsen op beide niveaus georganiseerd. Voorzover de adviestaak al is georganiseerd (een derde van de korpsen), ligt deze op districtsniveau. In tien korpsen is de beleidstaak expliciet benoemd en op regionaal of districtsniveau georganiseerd (fifty/fifty).

#### **1998**

De politieke verkeerstaak is in de meeste korpsen nog steeds gebaseerd op het principe 'decentraal, tenzij ...' en geïntegreerd in de basispolitiezorg. Globaal zijn twee modellen te onderscheiden, afhankelijk van de wijze van organisatie van de ondersteunende taken. In ruim driekwart van de korpsen is sprake van centrale verkeersdiensten met ondersteuning op districtsniveau. Deze regionale diensten werken voor het hele korps en voeren taken uit zoals technisch onderzoek en ongevalsanalyse, video- en radarcontrole, administratieve verwerking, centrale coördinatie en afstemming en externe vertegenwoordiging. Daarnaast zijn op districtsniveau in beperkte omvang ondersteunende, bestuurlijke taken georganiseerd.

In de andere korpsen is sprake van decentralisatie van de verkeerstaak. Er ontbreekt dan een centrale verkeersdienst, maar er is wel ondersteuning op districtsniveau. Het betreft verkeersmedewerkers, medewerkers met een taakaccent 'verkeer' of technische medewerkers, die zijn toegevoegd aan de basisteams.

Uit het onderzoek van 1998 blijkt voorts dat, onverminderd de rol van de korpschef in algemene zin, de verantwoordelijkheid voor de verkeerstaak in de meeste korpsen bij de districtscheffs ligt. Zij zijn gebiedsverantwoordelijk. Voor zover er sprake is van een portefeuille 'verkeer', is deze veelal toebedeeld aan één van de districtscheffs, met als variant het hoofd van de verkeersdienst op regionaal niveau.

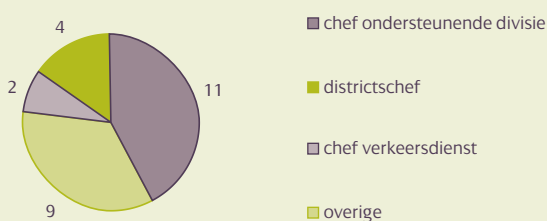
### 2.3.2. DE HUIDIGE ORGANISATIE VAN DE VERKEERSTAAK

In dit onderzoek is de aandacht voor de organisatie van de verkeerstaak gericht op de verantwoordelijkheid voor het taakveld binnen de korpsen en op de formatieve bezetting voor ‘verkeer’ op de verschillende organisatieniveaus.

#### ***Themaverantwoordelijkheid***

In alle korpsen is een functionaris aangewezen, die verantwoordelijk is voor de portefeuille ‘verkeer’. Het accent van de organieke functies van betrokkenen ligt op regionaal niveau en in mindere mate bij de districten. Het betreft vooral de chefs van (ondersteunende) divisies. Daarnaast zijn hoofden van verkeersdiensten, een lid van de korpsleiding, (vrijgestelde) projectleiders en in één korps het hoofd van een beleidssecretariaat als portefeuillehouder aangewezen (zie *Figuur 2.6*).

**Figuur 2.6: Overzicht organieke functies portefeuillehouders ‘verkeer’**



De portefeuille is in tien korpsen vooral beleidsinhoudelijk van aard, waarbij aspecten als koersbepaling, ontwikkeling, afstemming (intern en extern) en advisering genoemd worden. Het KLPD kent terzake een integrale lijnverantwoordelijkheid. In negen korpsen is sprake van een combinatie met procesverantwoordelijkheid met kenmerken als kwaliteit, implementatie, effectuering en borging van ‘verkeer’. De overige korpsen spreken in termen van een aanjaag- of een vertegenwoordigende functie, maar ook van toezicht, control of resultaatsverantwoordelijkheid.

De bevoegdheden en middelen met betrekking tot de uitvoering van de portefeuille hebben voor het grootste deel een ondersteunend karakter. Met oog voor nuancering naar de verschillende korpspraktijken kan in het algemeen worden gesproken van – collegiale – interventie naar de uitvoerende onderdelen en een signaalfunctie richting korpsleiding. Ten aanzien van de middelen bestaan er wel verschillen. In ten minste zeven korpsen heeft de portefeuillehouder de beschikking of het beheer over (een deel van) de zogenaamde ‘Steenhuisgelden’<sup>10</sup>. Een klein aantal korpsen werkt met een (gering) eigen budget voor de portefeuillehouder.

De inhoud van de themaverantwoordelijkheid van de portefeuillehouder is in vijf

<sup>10</sup> Zie paragraaf 4.1

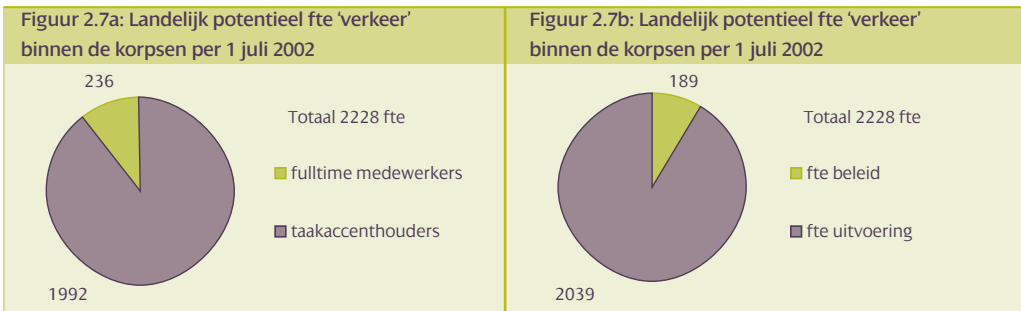
korpsen expliciet schriftelijk vastgelegd (mandaatovereenkomst, verslag regionaal managementteam of functieomschrijving). In een aantal korpsen wordt hij ontleend aan – soms schriftelijk vastgelegde – algemene noties binnen het korps over de functie van portefeuillehouders.

### **Personele bezetting**

Bij de korpsen zijn gegevens opgevraagd over de omvang van de personele bezetting, die belast is met specifieke verkeerstaken. Hierbij is onderscheid gemaakt naar de meest gebruikelijke organisatieniveaus. Daarnaast ook naar beleidsmatige en uitvoerende functies met een fulltime karakter of met een taakaccent ‘verkeer’. Taakaccenthouders zijn daarbij omschreven als functionarissen, die voor een afgebakend deel van het werk met één of meer verkeerstaken belast zijn. Gelet op de onderzoeksvraag is de inventarisatie van personeel beperkt tot de inzet voor het specialisme. De uitvoering van verkeerstaken binnen de basispolitiezorg is, met uitzondering van de taakaccenthouders, niet in de onderzoekscijfers betrokken.

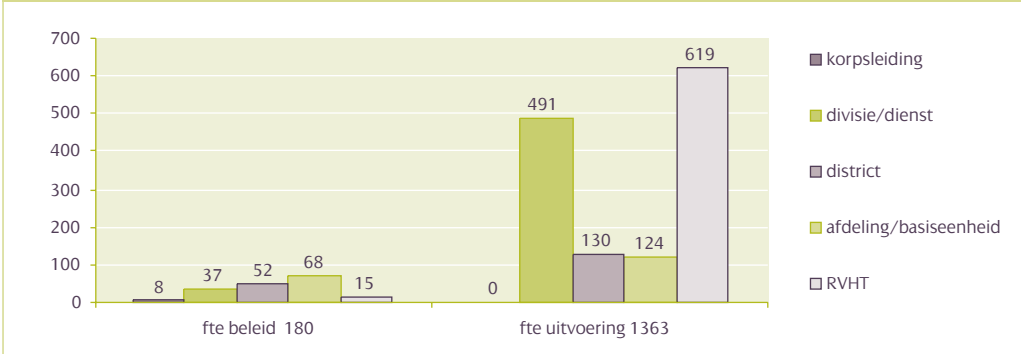
In *Figuur 2.7* is het totale landelijke volume ten aanzien van de specifieke verkeersaak weergegeven, uitgedrukt in het aantal fte. Hierbij is onderscheid gemaakt in fulltimers en het aantal fte van taakaccenthouders (*2.7a*). Bij de taakaccenthouders gaat het om schattingen, omdat het voor veel korpsen niet goed mogelijk was hun inzet voor ‘verkeer’ in exacte mate te vertalen naar fte. Het numerieke aantal taakaccenthouders bedroeg ruim 750 functionarissen. De figuur toont tevens een verdeling van het aantal fte over ‘beleid’ en ‘uitvoering’ (*2.7b*).

De verkeerssterkte van 2.228 fte bedroeg 4,6% van de totale formatieve sterkte van de korpsen op de peildatum (± 48.300 fte, peildatum 1 juli 2002).



In *Figuur 2.8* is de bezetting van het verkeerspersoneel in de korpsen nader uitgesplitst. Het betreft de personele verdeling binnen de regiokorpsen. Voor een evenwichtig beeld is het KLPD vanwege het grote aantal fte in de uitvoering niet in de figuur opgenomen. In dit korps zijn 536 fte belast met uitvoering en 9 fte met beleid; daarboven beschikt het KLPD over 140 fte ten behoeve van de projecten SWAB (Samen werken aan bereikbaarheid) en Wim-NL (Weigh-in-motion: een project in het kader van overbelading).

Figuur 2.8: Aantallen fte 'verkeer' op organisatieniveau binnen de regiokorpsen per 1 juli 2002 (exclusief het KLPD)



In de korpsen is sprake van een verhoudingsgewijs hoog aantal fte 'beleid' op het niveau van de districten en de afdelingen/basiseenheden (29% respectievelijk 38% van het totale aantal fte beleid; N = 180). Op districtsniveau betreft het vooral fulltimers; bij de afdelingen/basiseenheden ligt de nadruk op de taakaccenthouders. De omvang van het aantal fte 'uitvoering' op divisie/dienstoniveau wordt voor een belangrijk deel bepaald door de regionale verkeersdiensten van een aantal grote(re) korpsen. Het aandeel van de RVHT's op regionaal niveau is evident (45%; N = 1.363). Binnen de districten en afdelingen/basiseenheden ligt de formatie van de uitvoering van de verkeersfunctie duidelijk lager. In een aantal korpsen is sprake van inter-districtelijke verbanden; deze fte zijn uit pragmatische overwegingen opgenomen bij de districten. In het onderzoek uit 1998 zijn – eveneens voorzichtige – ramingen opgenomen over de landelijke formatie van de politie verkeersstaak<sup>11</sup>. Door een andere opzet van die onderzoeksgegevens is een juiste vergelijking met de huidige aantallen fte op organisatieniveau niet mogelijk. Er is wel duidelijk sprake van een toename van het totale aantal fte voor 'verkeer', namelijk 2.228 fte nu tegenover 1.450 fte in 1998 (exclusief het – niet bekende – aantal fte van 300 taakaccenthouders). Een vergelijking tussen de numerieke aantallen taakaccenthouders (in 1998 gedefinieerd als 'niet fulltime belast met 'verkeer') levert als beeld meer dan een verdubbeling op (300 versus ruim 750).

### **Organisatie van 'verkeer' binnen de korpsen**

De verschillen tussen de korpsen in toedeling van fte aan 'verkeer' zijn in feite inherent aan de wijze waarop het als specialisme in organisatorische zin is opgezet. Dit levert een divers beeld op. Ieder korps kent een portefeuillehouder 'verkeer', zij het met verschillen in bevoegdheden en verantwoordelijkheden. De verkeersfunctie binnen de korpsen kent verschillende gradaties. Naast centrale, regionale verkeersdiensten met ondersteunende en soms ook uitvoerende taken, zijn er korpsen die op districtsniveau met verkeersbureaus werken. Ook zijn er binnen districten plaatsvervangend districts-

<sup>11</sup> T.a.p., raming van de totale fulltime formatie belast met verkeersstaken: 1450 fte, waarvan 610 fte bij Centrale Taken Verkeer, 160 fte verkeersmedewerker/specialist en 680 fte bij het KLPD/Divisie Mobiliteit. Daarnaast waren er ongeveer 300 medewerkers met een taakaccent 'verkeer', van wie het tijdsbeslag voor de verkeersstaak niet bekend was.

De formatieve politiesterkte op 1 juli 1998 was ± 43.000 fte

chefs of teamchefs als taakaccenthouder aangewezen. Soms gaat de verkeersstructuur tot in de haarvaten van de organisatie door de aanwijzing van senior-projectagenten of gerichte aandacht voor verkeerszaken door de gebiedsagent. Binnen diverse korpsen is de verkeersfunctie in beweging en zijn of worden verkeerszaken vanuit het districts-niveau samengebracht in één regionaal onderdeel. Hierbij kan worden gedacht aan het samengaan van het RVHT, de ongevallendienst en ongevalsanalyse; de verkeers-advisering is veelal aan de gekozen structuur opgehangen. De technische verkeers-expertise is in een aantal korpsen gecombineerd met soortgelijke expertise op het gebied van recherche. Anders dan de verscheidenheid bij de ondersteunende verkeers-functie valt de uitvoering van het reguliere verkeerstoezicht in de meeste korpsen onder de verantwoordelijkheid van de districtschef. Daarbij worden vormen van projectmatig werken vaak in één adem meegenomen.

## 2.4. DE REGIONALE VERKEERSHANDHAVINGSTEAMS

### 2.4.1. OPZET EN DOEL

Het reguliere toezicht van de politie op de verkeersregels wordt gestimuleerd vanuit de centrale overheid en sinds 1994 aangevuld met extra middelen en mensen voor specifieke, gerichte verkeerscontroles. Na de start met de zogenaamde gebiedsprojecten, voornamelijk gericht op snelheid en roodlichtnegatie binnen een bepaald gebied (onder andere op de Veluwe, in Flevoland en een gedeelte van de provincie Groningen), is in 1999 overgegaan tot de invoering van regionale projecten verkeershandhaving. Het betreft hier extra verkeerstoezicht door de RVHT's op de speerpunten snelheid, gordel-plicht, roodlichtnegatie, helm draagplicht en alcohol binnen de grenzen van een politie-regio. Inmiddels hebben alle 25 politieregio's een dergelijk team, waarvoor per korps gedurende de projectperiode van 4 jaar na invoering 28 fte exogeen beschikbaar zijn gesteld<sup>12</sup>. Hiertoe zijn tussen de korpsen en het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) convenanten gesloten (zie Bijlage 1).

Het BVOM stimuleert binnen de projectmatige aanpak ook de samenwerking tussen de partners op het gebied van verkeersveiligheid. Om die reden zijn wegbeheerders, provincie en gemeenten nauw betrokken bij de projecten. Door afstemming van hand-havingsactiviteiten, infrastructurele maatregelen, educatie en voorlichting wordt een maximaal effect beoogd. Het accent ligt op infrastructurele maatregelen, omdat bekend is dat het effect hiervan op verkeersveiligheid het grootst is. Handhaving door de politie als gedragsbeïnvloedinginstrument is hierop aanvullend<sup>13</sup>.

### 2.4.2. ORGANISATIE EN PERSONEEL

#### *Werving*

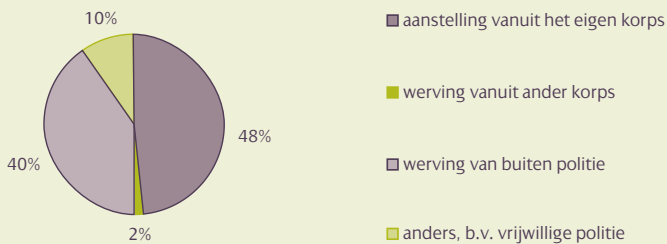
De invoering van de exogeen gefinancierde RVHT's als surplus boven de reguliere formatie van de korpsen heeft gevolgen gehad voor de organisatie van die korpsen. In het onderzoek is gebleken dat de teams in het overgrote deel van de korpsen als

<sup>12</sup> In een brief van 1 mei 2002 (kenmerk PaG/C/2298) van de Voorzitter van het College van Procureurs-Generaal aan de Hoofdofficieren van Justitie is de project-periode verlengd

<sup>13</sup> Brief d.d. 14 november 2001 (kenmerk 5130986/501/J5) van de minister van Justitie aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal

project(team) of afdeling zijn ondergebracht binnen een regionale dienst of divisie. In enkele korpsen is het RVHT rechtstreeks opgehangen aan de portefeuillehouder 'verkeer'. Voor de personele invulling van het team (zie *Figuur 2.9*) is door de korpsen vooral een beroep gedaan op medewerkers uit de eigen organisatie; de noodzakelijke expertise met betrekking tot de taakstelling speelde hierbij een rol. Het gaat om 48% van de voor de teams ingeschakelde medewerkers. Een groot aantal korpsen (drieëntwintig) heeft ook buiten de politie geworven (betreft 40% van de medewerkers). Door zeven korpsen zijn medewerkers gerekruteerd uit de vrijwillige politie, arrestantenwachten en stadswachten (10%) en negen hebben bij andere korpsen geworven (2%).

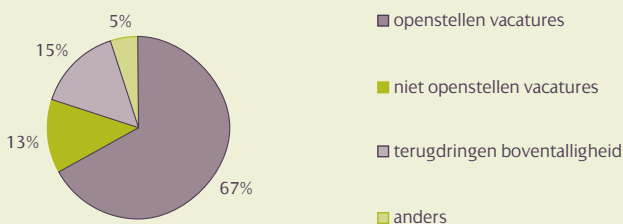
**Figuur 2.9: Overzicht werving personeel RVHT's**



### Vacatures

Het merendeel van de medewerkers van de teams (80%) heeft een vast dienstverband; in dertien korpsen wordt ook met tijdelijke dienstverbanden gewerkt. De medewerkers van de teams zijn voornamelijk voor de gehele duur van het project aan het RVHT verbonden. In de helft van de korpsen wordt, op rouleerbasis, ook met wisselende personele samenstelling gewerkt; dit betreft ongeveer een vijfde van de totale capaciteit. Met het oog op de per korps extra beschikbaar gestelde capaciteit is geïnventariseerd wat er is gedaan met de vacatures als gevolg van de personele bezetting van de RVHT's met eigen personeel (zie *Figuur 2.10*). Negentien korpsen hebben, conform het binnen de organisatie bestaande beleid, aldus ontstane vacatures opengesteld; het betrof 67% van de betreffende vacatureruimte binnen de korpsen. Zes korpsen hebben vacatures opengelaten (13% van de vacatureruimte) en door zes korpsen zijn de vacatures gebruikt om boventaligheid terug te dringen (15%).

**Figuur 2.10: Beleid met betrekking tot ontstane vacatures binnen de korpsen**



## 2.5. OPLEIDINGEN

‘Verkeer’ kent een grote diversiteit aan opleidingen. Op basis van gegevens van het PIVM/LSOP zijn er vijftientig geïdentificeerd. Er is onderzocht in hoeverre deze opleidingen door de korpsen zelf worden verzorgd of zijn uitbesteed aan het PIVM/LSOP. In Bijlage 2 is een overzicht opgenomen; hierbij is onderscheid gemaakt tussen de cursussen zelf en de opleiding voor kerninstructeurs.

De cursussen worden met uitzondering van die voor ademanalyse en voor verkeersregelaars en -brigadiers door het merendeel van de korpsen uitbesteed aan het PIVM/LSOP. Diverse cursussen worden door een (beperkt) aantal korpsen ook in eigen beheer verzorgd, bijvoorbeeld cursussen over regelgeving en meetinstrumenten.

Ten aanzien van de opleidingen voor kerninstructeur betreft de respons van de korpsen voornamelijk de opleidingen voor ademanalyse en voor verkeersregelaars en –brigadiers. Zij worden in gelijke mate door de korpsen zelf verzorgd dan wel uitbesteed aan het PIVM/LSOP. De overige opleidingen zijn door de korpsen in dit verband niet of nauwelijks genoemd.

De betekenis van het PIVM/LSOP wordt bevestigd door het positieve oordeel van de korpsen over het aanbod van het onderwijscentrum. Dit sluit voldoende aan op de vraag naar opleidingen (drieëntwintig korpsen reageerden positief). De opleidingsvraag van de korpsen komt daarbij voort uit een bundeling van individuele personele plannen en organisatiegerichte planning; de opleidingsbehoefte is gerelateerd aan functiegerichte competenties.

Een kritisch geluid betreft het aantal beschikbare opleidingsplaatsen en in het verlengde daarvan de wachttijden voor de rijopleiding voor motorrijder. Bij beperkte belangstelling voor specifieke cursussen kan het ook lang duren voor de betreffende cursus gegeven wordt. Een enkel korps mist de mogelijkheid van cursussen ‘op locatie’ of spreekt van een te gespecialiseerd en gedifferentieerd aanbod; er is daar behoefte aan bredere opleidingen. Tijdens de interviews kwam naar voren, dat vooral binnen de grootste korpsen en het KLPD expertise op verkeersgebied beschikbaar is, die samen met het PIVM/LSOP landelijk meer dienstbaar gemaakt zou kunnen worden.

## 2.6. SAMENWERKING TUSSEN KORPSEN

‘Verkeer’ heeft naar haar aard regiogrens-overstijgende taakaspecten. Van alle korpsen hebben er vijf aangegeven op het gebied van de politieke verkeerszorg niet met andere korpsen samen te werken. Dit is opmerkelijk, mede in het licht van de overlegstructuur in de vorm van de Politie Verkeerscommissie (PVC). Deze landelijke structuur is gebaseerd op vijf bovenregionale, territoriaal gevormde clusters van korpsen. De besluiten van de PVC hebben geen bindend karakter, maar het streven is erop gericht zoveel mogelijk uniforme werkwijzen en afstemming op landelijk niveau te realiseren.

De samenwerking binnen de clusters blijkt niet overal even goed uit de verf te komen. Dit beeld wordt ontleend aan de verschillende reacties van korpsen binnen de clusters. De helft van de korpsen wijst bij samenwerking op het algemeen beleid (ontwikkeling, afstemming, evaluatie van de verkeerstaak). De overige verkeerstakingen, zoals besproken in paragraaf 2.2, worden niet of door een kleine minderheid van de korpsen genoemd. In een aantal clusters is sprake van gezamenlijke, gerichte verkeersacties of van projecten. Voorts komt het initiatief voor activiteiten binnen de clusters veelal voor rekening van de vertegenwoordiger van het cluster in het landelijk overleg van de PVC.

Over de doelstellingen van samenwerking in PVC-verband bestaat redelijke eenstemmigheid: afstemming, eenduidigheid, informatie-uitwisseling, kennisoverdracht. In een aantal clusters zijn aan de deelnemers ook portefeuilles toegewezen.

Andere vormen van bilaterale samenwerking tussen korpsen zijn amper genoemd. De samenwerking tussen individuele korpsen en het Korps Landelijke politiediensten is van grotere omvang. De accenten liggen hierbij vooral op de bevordering van de doorstroming van verkeer (bij incidenten en evenementen), het afhandelen van verkeersongevallen en de controle op verkeer en vervoer (met name zwaar transport e.d.). In mindere mate op de algemene handhaving en toezicht op verkeersregels, het algemeen beleid en de begeleiding van verkeer en vervoer<sup>14</sup>.

Ter illustratie van het bovenstaande is in *Figuur 2.11* een overzicht opgenomen van het aantal korpsen dat heeft aangegeven binnen PVC-verband en met het KLPD samen te werken.

**Figuur 2.11: Overzicht samenwerking korpsen binnen PVC-clusters en met het KLPD**

Verkeerstaken	Aantal korpsen dat samenwerkt	
	binnen de PVC-clusters	met het KLPD
algemeen beleid: ontwikkeling, afstemming, evaluatie	12	8
algemene handhaving en toezicht verkeersregels	7	6
advies aan externe instanties, zoals ROV en OM	7	3
algemene handhaving en toezicht verkeersregels	7	6
controle zwaar transport e.d.	5	9
bevordering doorstroming bij incidenten of evenementen	4	15
controle gevaarlijke stoffen	3	7
begeleiden van evenementen, b.v. wielerrondes	3	9
verkeersvoorlichting aan groepen weggebruikers e.d.	2	-
controle personenvervoer	2	2
projecten 'gericht verkeerstoezicht'	1	3
begeleiden van medisch vervoer	1	4
begeleiden van grote of gevaarlijke transporten	1	5
bevordering doorstroming verkeer als dagelijkse inzet	-	8
afhandelen verkeersongevallen d.m.v. registratieset	-	10
afhandelen verkeersongevallen d.m.v. proces verbaal/dossier	-	12
afhandelen verkeersongevallen d.m.v. registratieset	-	10

14 In het project 'Versterking samenwerking KLPD-regio's' van de Raad voor het KLPD, dat in opdracht van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties wordt uitgevoerd, wordt de samenwerking tussen de korpsen onderzocht



# Beleidsproces politiële verkeerszorg



3

## 3.1. INLEIDING

‘Verkeer’ is een maatschappelijk terrein waarop veel actoren een rol spelen. Verkeersbeleid in brede zin komt daarbij tot stand door interne processen van betrokken actoren in wisselwerking met invloeden van derden. In dat krachtenveld manifesteert zich ook de verkeerszorg van de politie. Om een beeld te krijgen van de positie van de politie in het integrale beleidsproces is onderzoek gedaan naar het beleidsproces van de korpsen. Er is geïnventariseerd van welke externe bronnen de korpsen in dat proces gebruik maken en in hoeverre zij andere diensten en organisaties raadplegen. Daarnaast is gekeken naar de planmatigheid van de aanpak van de politieke verkeerstaak binnen de korpsen en de participatie, zowel intern als door derden, in de ontwikkeling van het korpsbeleid. De onderzoeksgegevens worden voorafgegaan door een korte impressie van de beleidsvorming in de negentiger jaren<sup>15</sup>. Aan het slot van het hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de beleidsmatige aspecten van extern geïnitieerde projecten.

## 3.2. BELEIDSVORMING POLITIËLE VERKEERSZORG

### 3.2.1. BELEIDSVORMING IN DE NEGENTIGER JAREN 1992

Bij de start van de reorganisatie zijn onderwerpen als de inhoudelijke vormgeving en ontwikkeling van de politietaken binnen de korpsen, uitgaande van het beginsel van zelfregulering door de politieregio's, niet integraal geïnventariseerd. In dit verband wordt opgemerkt dat het drie-lagen-model met een regionaal, districts- en een basis-niveau overheerst. Ten aanzien van de verkeerstaak is wel vastgesteld, dat deze voornamelijk deel zal uitmaken van de basispolitiezorg, in veel gevallen ondersteund of aangestuurd vanuit een hoger organisatorisch niveau.

#### 1998

De korpsen voeren extern overleg over het verkeersbeleid in het ‘driehoeksoverleg’, met gemeenten afzonderlijk en met provinciale overlegorganen. Daarnaast is ook sprake van overleg in de lokale driehoek, soms in een afzonderlijk verkeersdriehoeksoverleg. Enkele korpsen betrekken er regelmatig of incidenteel ook andere diensten of instellingen bij, zoals Rijkswaterstaat, werkgroepen in POV- cq ROV-verband, belangengroeperingen en andere regiokorpsen of het KLPD.

15 Ontleend aan de brief d.d. 26 augustus 1992 van de minister van Justitie aan de Tweede Kamer en het onderzoeksrapport: De politieverkeerstaak en tijd voor toezicht “Hoe nu verder?” van mei 1998, t.a.p.

In de regionale planning- en control-cyclus zijn twee varianten te onderscheiden. In de eerste worden aan de hand van de zogenaamde ‘Kaderbrief’ van de regionale driehoek het beleidsplan voor de regio, de jaarplannen voor de districten en de werkplannen voor de basisteams uitgewerkt. De tweede variant werkt met jaarplannen van basisteams en districten die op regioniveau worden geconsolideerd tot een regionaal beleidsplan. Dit plan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het driehoeksoverleg. Binnen de korpsen varieert de planning van de verkeerstaak van summiere kwalitatieve beschrijvingen van de regionale problematiek tot gekwantificeerde omgevingsanalyses met doelstellingen in termen van aantallen ongevallen of ongevallenpercentages; soms wordt het aantal acties in de komende beleidsplanperiode aangegeven. In bijna de helft van de korpsen is in het beleidsplan niet of nauwelijks sprake van een gekwantificeerde beschrijving van de regionale verkeersproblematiek, wel worden beleidsprioriteiten aangegeven. Ruim een derde van de korpsen heeft geen (gekwantificeerde) doelstellingen opgenomen. Als doelstellingen zijn benoemd, vindt wel doorvertaling plaats naar activiteiten in de vorm van werkplannen van de districten en/of de basiseenheden.

Binnen het korps zijn het managementteam en beleidsmedewerkers betrokken bij het opstellen van de regionale verkeersparagraaf. Verkeersspecialisten worden afwisselend ingeschakeld. Medewerkers van de basispolitiezorg zijn veelal alleen betrokken bij het opstellen van activiteitenplannen.

Intern worden verkeerszaken besproken in reguliere overlegvormen zoals met de korpsleiding of binnen de districtsmanagementteams. Soms is er een aparte overlegstructuur voor de uitvoering van de verkeerstaak, meestal onder leiding van de portefeuillehouder ‘verkeer’ of het hoofd van de regionale verkeersdienst.

### 3.2.2. BELEIDSVORMING IN DE HUIDIGE SITUATIE

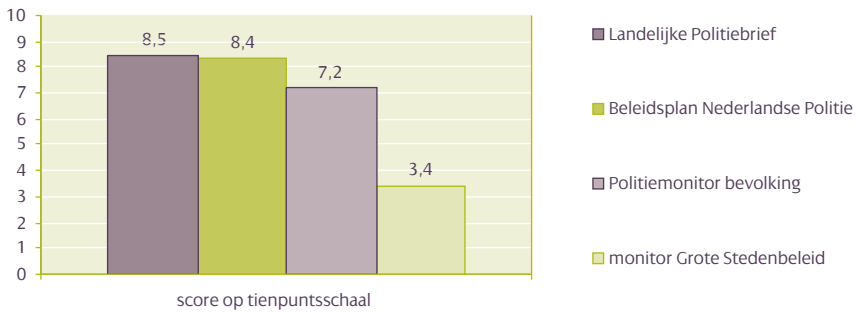
#### *Externe oriëntatie*

De totstandkoming van het politieke verkeersbeleid is geen in zich zelf gekeerd proces. Uit het onderzoek blijkt, dat de korpsen gebruik maken van diverse externe bronnen. Dit betreft landelijke, regionale en lokale documenten, die al naar gelang de aard van het document in meerdere of mindere mate als bron voor het korpsbeleid worden gebruikt.

Het Beleidsplan Nederlandse politie is een belangrijke beleidsbron en wordt door bijna alle korpsen als zodanig gebruikt. De Landelijk Politiebrief is voor alle korpsen van belang<sup>16</sup>. De Politiemonitor bevolking is van andere aard, maar geldt voor bijna alle korpsen als bron van betekenis. Dit ligt anders voor de monitor Grote Stedenbeleid, die weinig gebruikt wordt. Het gebruik van genoemde bronnen is weergegeven in *Figuur 3.1*

16 Het Beleidsplan Nederlandse Politie en de Landelijke politiebrief hebben inmiddels plaats gemaakt voor de resultaatafspraken van de beide politieminsters met de korpsen op landelijk en op regionaal niveau

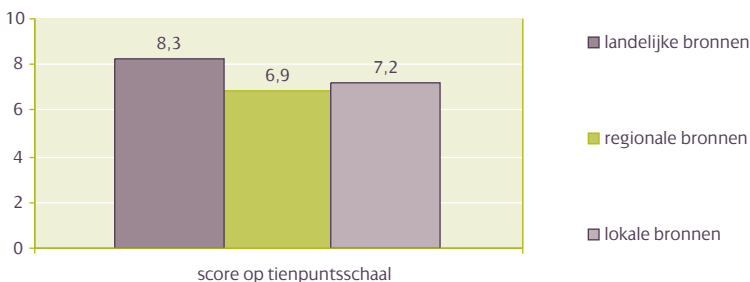
**Figuur 3.1: Gebruik van landelijke bronnen voor het politieke verkeersbeleid**



Toelichting: score gebruik bronnen: 0-2 niet; 2-4 weinig; 4-6 niet veel en niet weinig; 6-8 veel; 8-10 zeer veel

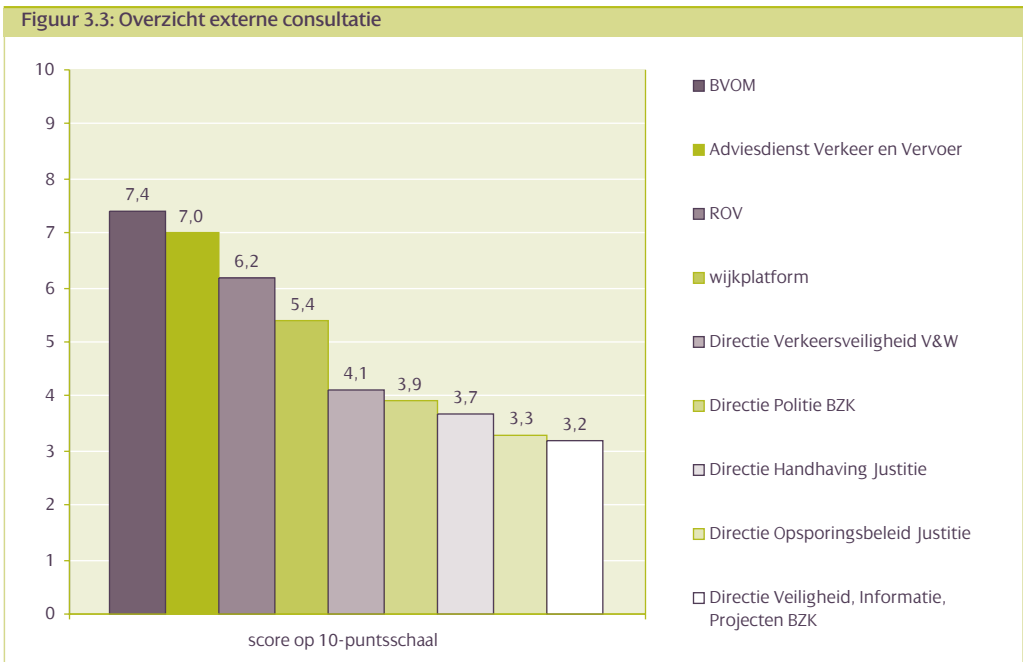
Illustratief voor de externe oriëntatie is, gelet op de hoge respons van de korpsen, het ruime gebruik van 'andere bronnen' ten behoeve van de interne beleidsvorming. Zij zijn geordend naar drie niveaus en weergegeven in *Figuur 3.2*. Als 'andere' landelijke bronnen zijn vooral het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en gegevens van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat/Ministerie van Verkeer en Waterstaat genoemd. De Europese campagnekalender is ook als landelijke bron aangemerkt. Op regionaal niveau gelden vooral de Kaderbrief van het OM en ROV-gegevens als belangrijke bronnen. Gemeentelijke prioriteitennota's, startdocumenten en veiligheidsplannen zijn veel gebruikte lokale bronnen voor het verkeersbeleid van de korpsen. Daarnaast noemen de korpsen nog bronnen als meetgegevens (ongevalsanalyse en -registratie) en informatie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

**Figuur 3.2: Gebruik van andere externe bronnen voor het politieke verkeersbeleid**



Toelichting: score gebruik andere externe bronnen, 0-2 niet; 2-4 weinig; 4-6 niet veel en niet weinig; 6-8 veel; 8-10 zeer veel

Naast informatie uit documenten van diensten en instellingen worden de instanties ook zelf door de korpsen geraadpleegd. In *Figuur 3.3* is weergegeven in welke mate dit plaatsvindt (respons tweeëntwintig korpsen). Hier blijkt een duidelijk breekpunt tussen de beleidsonderdelen van de departementen enerzijds en diensten en instellingen, die meer gericht zijn op de uitvoering van de verkeersstaak anderzijds. De rol van belangengroeperingen en dergelijke blijkt in het kader van externe oriëntatie door de korpsen vrij beperkt te zijn. Een kwart van de korpsen noemt contacten met organisaties zoals 3VO en de fietsersbond.



Toelichting: score externe consultatie, 0-2 niet; 2-4 weinig; 4-6 niet veel en niet weinig; 6-8 veel; 8-10 zeer veel

### ***Het interne beleidsproces***

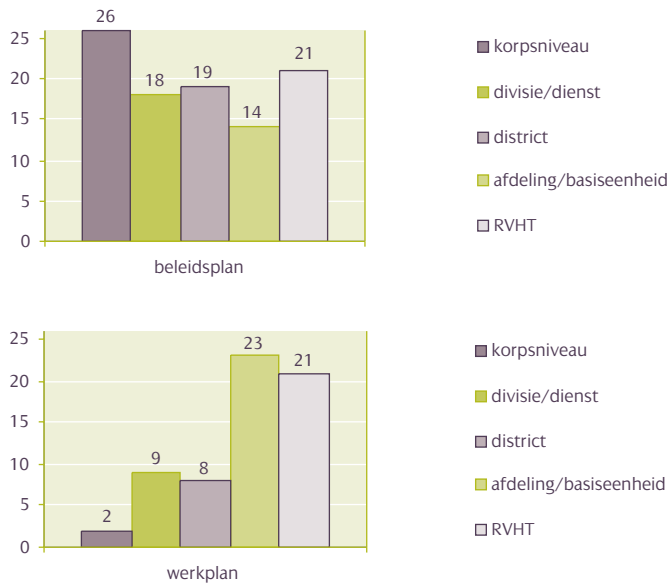
De aandacht voor de verkeersstaak binnen de korpsen is geïnventariseerd aan de hand van het beleidsproces binnen de organisatie. Als graadmeters zijn gebruikt de aanwezigheid van beleidsplannen en werkplannen op de verschillende niveaus en de frequentie van rapportage.

‘Verkeer’ wordt als beleidsonderwerp in hoge mate planmatig behandeld (zie *Figuur 34*). Dit beperkt zich niet tot het beleidsplan op korpsniveau. In het merendeel van de

korpsen wordt op divisie/dienst- en op districtsniveau met beleidsplannen ‘verkeer’ gewerkt. Meer dan de helft van de korpsen stelt in dit kader op afdelingsniveau beleidsplannen op, voor de RVHT’s betreft dat driekwart van de korpsen.

Bij de uitwerking van het beleid in werkplannen ligt het accent vanzelfsprekend meer bij de uitvoeringsgerichte organisatieniveaus. Ongeveer eenderde van de korpsen werkt ook op divisie- respectievelijk districtsniveau met werkplannen; op divisieniveau speelt de uitvoering door de centrale verkeersdienst daarbij onder meer een rol.

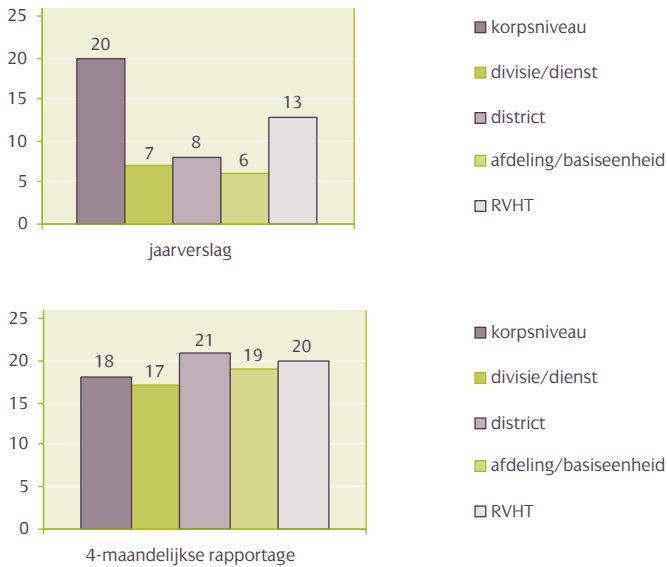
**Figuur 3.4: Overzicht aantal korpsen met beleids- en werkplannen**



De aandacht voor de voortgang over wat is afgesproken en vastgelegd, blijkt uit de frequentie van de rapportage over de uitvoering van de activiteiten. Deze vindt in een groot deel van de korpsen op alle organisatorische niveaus met regelmaat plaats (zie de 4-maandelijksse rapportages in *Figuur 3.5*). Ten aanzien van de jaarlijkse verslaglegging wordt opgemerkt, dat een aantal korpsen de laatste 4-maandelijksse rapportage als zodanig aanmerkt. Voor de rapportages op de andere organisatieniveaus geldt dat voor meerdere korpsen.

Een kleine minderheid van de korpsen rapporteert (ook) met grotere frequentie. Dit gebeurt maandelijks en komt op alle organisatieniveaus voor.

Figuur 3.5: Overzicht aantal korpsen met rapportages



De doelstellingen met betrekking tot ‘verkeer’ zijn uitgewerkt in kwalitatieve en kwantitatieve doelrealisaties<sup>17</sup>. De aandacht voor beide is verschillend, niet zozeer naar organisatorisch niveau, maar wel naar soort verslag. In de 4-maandelijke rapportage ligt het accent meer op de kwantitatieve aspecten van de verkeerszorg.

De door de korpsen ter beschikking gestelde beleids- en werkplannen vertonen in kwalitatieve zin, zoals verwacht kan worden, een grote mate van congruentie met de algemeen, landelijk geformuleerde beleidsuitgangspunten en –doelstellingen<sup>18</sup>. Tijdens de interviews in de korpsen zijn hierbij kanttekeningen geplaatst in die zin, dat de politie zich dient te richten op gedragsbeïnvloeding (handhaving) en niet afgerekend kan worden op cijfers met betrekking tot ‘aantallen doden en gewonden’.

De kwantitatieve doelstellingen van de korpsen lopen voor een belangrijk deel gelijk op met de cijfers uit de convenanten met het BVOM<sup>19</sup>.

17 Onder een kwalitatieve doelstelling is verstaan een doelstelling, die in abstracte bewoordingen is benoemd zonder concreet te meten aantallen of percentages, bijvoorbeeld ‘een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid’ of ‘een substantiële verlaging van het aantal verkeersdoden’;  
Onder een kwantitatieve doelstelling is verstaan een doelstelling, waarbij concreet in cijfers of percentages wordt aangegeven wat bereikt moet worden, bijvoorbeeld ‘een daling van het aantal verkeersdoden met 10% ten opzichte van het vorig jaar’ of ‘inzet van een x-aantal uren’;

18 Doelstelling Beleidsplan Nederlandse Politie 1999 – 2002: in het jaar 2010 zal het aantal verkeersdoden ten opzichte van 1985/1986 met 50% en het aantal ziekenhuisgewonden met 40% moeten zijn gedaald. Verkeershandhaving door de Nederlandse politie moet hieraan een wezenlijke bijdrage leveren.

19 Zie Bijlage 1

### 3.3. PARTICIPATIE IN HET BELEIDSPROCES

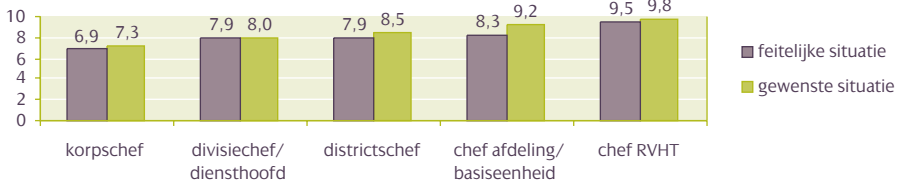
Het belang dat binnen de korpsen aan ‘verkeer’ wordt gehecht, kan worden ontleend aan de betrokkenheid van functionarissen op verschillende niveaus binnen de organisatie bij de beleidsontwikkeling. Ten aanzien van deze interne participatie is zowel naar de feitelijke als de gewenste situatie gevraagd. Met het oog op het integrale karakter van ‘verkeer’, is in dezelfde zin onderzocht in hoeverre externe diensten en instellingen betrokken zijn bij de beleidsontwikkeling van de korpsen op het gebied van de verkeerszorg.

#### *Interne participatie*

Bij de keuze van functionarissen is de leidinggevende positie of de specifieke functie leidraad geweest<sup>20</sup>. In Bijlage 3 is een overzicht opgenomen van de volledige onderzoeksgegevens met betrekking tot de score ten aanzien van de feitelijke situatie en van de wenselijk geachte participatie van betrokkenen in het interne beleidsproces. In algemene zin kan daarbij worden opgemerkt, dat een verbetering ten opzichte van de feitelijke situatie de overhand heeft. Overigens zijn betrokkenen niet persoonlijk benaderd, de gegevens zijn ontleend aan de vragenlijst en de interviews. In deze paragraaf wordt volstaan met een weergave van de belangrijkste bevindingen.

In *Figuur 3.6* is een overzicht opgenomen van de onderzoeksgegevens over de positie van de diverse leidinggevenden bij de beleidsontwikkeling op ‘het eigen’ organisatieniveau. Hieruit spreekt over het geheel genomen een overwegend positief beeld (respons zestien korpsen). Tijdens de interviews is door een groot aantal korpsen de betrokkenheid van de korpschef nader toegelicht. Hierbij zijn naast aspecten als ‘eindverantwoordelijkheid’ en formele betrokkenheid ook zaken als periodiek overleg met de portefeuillehouder, directe bemoeienis en persoonlijke support met betrekking tot de beleidsontwikkeling naar voren gebracht.

**Figuur 3.6: Participatie leidinggevenden in het beleidsproces van het eigen organisatieniveau**

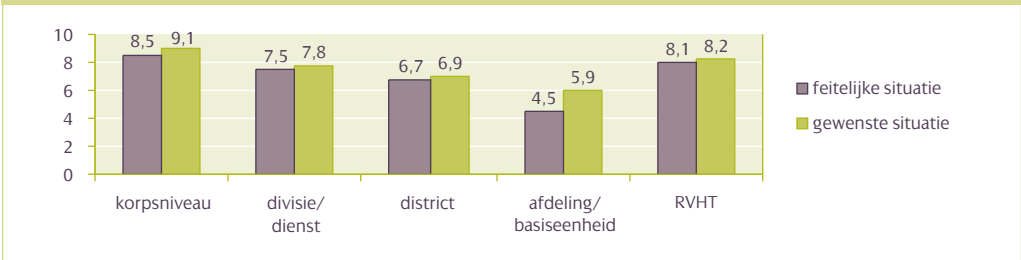


Toelichting: score participatie in het eigen beleidsproces, 0-2 niet; 2-4 weinig; 4-6 niet veel en niet weinig; 6-8 veel; 8-10 zeer veel

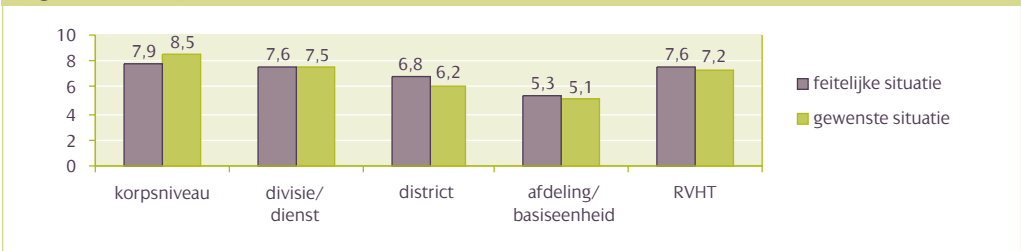
20 Deze functionarissen zijn: de korpschef, de portefeuillehouder ‘verkeer’, de beleidsmedewerker ‘verkeer’, de divisiechef cq het diensthooft, de districtschef, de afdelingschef/chef basiseenheid, de wijkagent en de chef RVHT

Met het oog op hun specifieke rol zijn de portefeuillehouder 'verkeer' en de beleidsmedewerker 'verkeer' in het beleidsproces hier apart uitgelicht (zie *Figuur 3.7*). Uit de figuur spreekt de betekenis van de functie van portefeuillehouder 'verkeer' binnen de korpsen (respons vijftien korpsen). Deze komt het meest tot zijn recht op korpsniveau en bij één van de meest specifieke verkeersonderdelen binnen de korpsen, het RVHT. De beleidsmedewerker 'verkeer' komt in het beleidsproces iets minder sterk naar voren. Alleen op korpsniveau wordt aan de participatie van deze functionaris meer belang toegekend dan in de feitelijke situatie; de respons lag ook lager dan bij de portefeuillehouder 'verkeer' (dertien korpsen).

**Figuur 3.7 Participatie portefeuillehouder 'verkeer'**



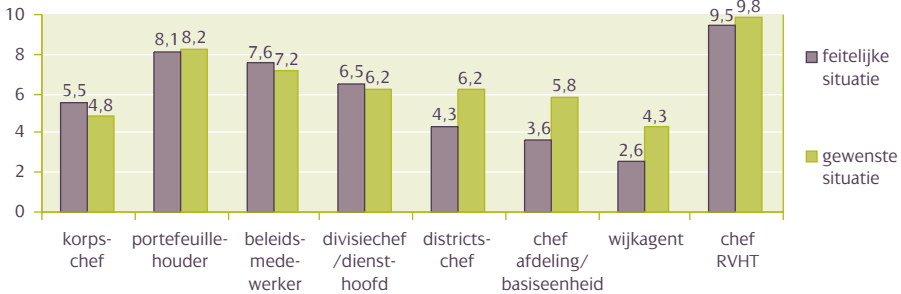
**Figuur 3.7 Participatie beleidsmedewerker 'verkeer'**



**Toelichting:** score participatie in beleidsproces, 0-2 niet; 2-4 weinig; 4-6 niet veel en niet weinig; 6-8 veel; 8-10 zeer veel

De onderzoeksgegevens met betrekking tot de beleidsontwikkeling van de RVHT's zijn weergegeven in *Figuur 3.8*. De accenten liggen, buiten de chef van het team zelf, vooral bij de portefeuillehouder respectievelijk de beleidsmedewerker 'verkeer' (respons zeventien korpsen). Feitelijk stemt hun inbreng redelijk overeen met wat van hen wordt verwacht. Dit geldt niet voor de districtschefs en de afdelingschefs/chefs basiseenheid (respons vijftien korpsen). Zij bemoeien zich feitelijk in mindere mate met het beleid van de teams en dat zou, gelet op de score, blijkbaar moeten veranderen. De wijkagent scoort weliswaar nog laag, maar zijn inbreng wordt wel hoger aangeslagen (respons zeventien korpsen). Tijdens de interviews is ook overigens meerdere keren gewezen op een toenemende betekenis van de wijkagent voor verkeerszaken; dit betrof vooral het niveau van de afdelingen/basiseenheden (respons drieëntwintig korpsen).

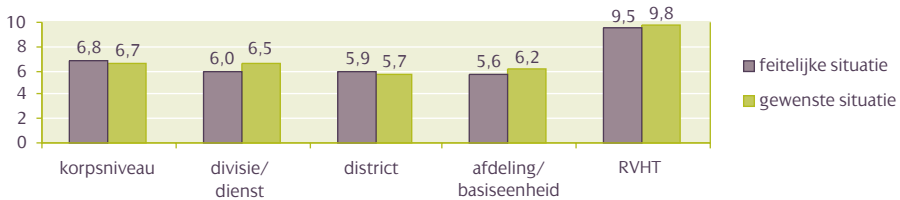
Figuur 3.8: Participatie in het beleidsproces van het RVHT



Toelichting: score participatie in beleidsproces, 0-2 niet; 2-4 weinig; 4-6 niet veel en niet weinig; 6-8 veel; 8-10 zeer veel

De chef van het RVHT heeft zelf ook bemoeienis met de beleidsontwikkeling buiten zijn eigen team. Dit speelt op alle niveaus binnen de korpsen. Zijn inbreng ligt daarbij iets meer op regionaal niveau (respons dertien korpsen) dan binnen de districten en lagere organisatieniveaus (respons zestien korpsen). De feitelijke en gewenste situatie ontlopen elkaar in deze niet veel (zie *Figuur 3.9*).

Figuur 3.9: Participatie chef RVHT in het beleidsproces binnen de korpsen



Toelichting: score participatie in beleidsproces, 0-2 niet; 2-4 weinig; 4-6 niet veel en niet weinig; 6-8 veel; 8-10 zeer veel

### Externe participatie

In het kader van het integrale karakter van het beleidsproces is onderzocht in welke mate sprake is van externe participatie in de beleidsontwikkeling van de korpsen. In Bijlage 4 is een overzicht opgenomen van de volledige onderzoeksgegevens.

De belangrijkste bevindingen zijn weergegeven in *Figuur 3.10*, waarbij de organisatieniveaus binnen de korpsen zijn onderscheiden.

Het accent bij de inbreng 'van buiten' ligt bij justitie. Het parket van het OM wordt op meerdere niveaus binnen de korpsen in meer of mindere mate bij de beleidsontwikkeling betrokken. In diverse korpsen is sprake van een (actieve) Verkeersofficier van Justitie met wie bilateraal overleg plaatsvindt; soms is sprake van een 'Verkeersdriehoek'. Het BVOM speelt vooral op regionaal niveau (korps, divisie/dienst en in het bijzonder voor het RVHT) een (belangrijke) rol.

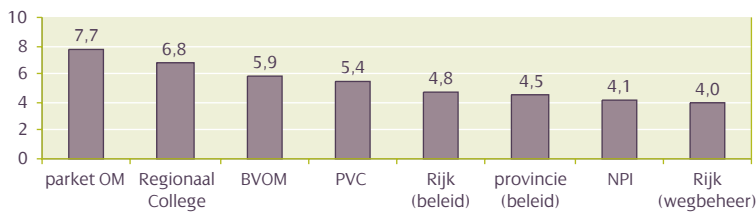
Ten aanzien van de bestuurlijke participatie stemt het beeld overeen met de verwachtingen. Er is daarbij onderscheid gemaakt naar het verkeersbeleid als zodanig en naar de functie als wegbeheerder. De invloed van het Rijk (de departementen) ligt vooral op strategisch (korps)niveau, die van de gemeenten bij de beleidsontwikkeling binnen de districten en – als voornaamste participant – binnen de afdelingen/basiseenheden. De ROV's manifesteren zich op diverse niveaus, het meest bij de RVHT's. De participatie van de provincies is betrekkelijk.

Het Regionaal College heeft, zo blijkt ook uit diverse interviews, vooral een functie bij de formele afronding van het beleidstraject van de korpsen dat zijn weerslag vindt in het korpsbeleidsplan. Het Nederlands Politie Instituut (NPI) en de PVC vertonen in het kader van externe participatie beide een bescheiden rol.

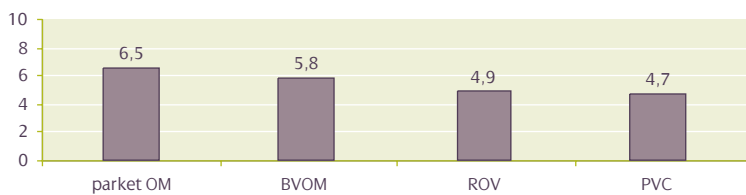
Bij de beleidsontwikkeling van de RVHT's is sprake van de meest brede inbreng van buiten de politie. Dit past in het beeld van de brede aanpak door bestuur, justitie, belangengroeperingen en anderen van de verkeersveiligheid in het kader van de convenanten van de regioplannen verkeershandhaving, waarvan de teams onderdeel uitmaken.

**Figuur 3.10: Overzicht van externe betrokkenheid bij de beleidsontwikkeling binnen de korpsen**

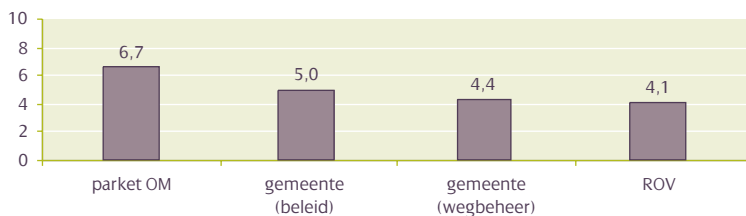
**Korpsbeleid**



**Beleid dienst/divisie**

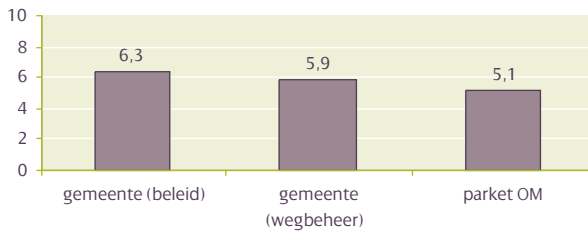


**Districtsbeleid**

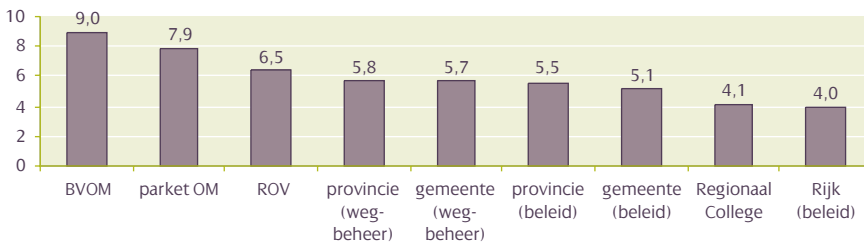


Figuur 3.10 (vervolg): Overzicht van externe betrokkenheid bij de beleidsontwikkeling binnen de korpsen

Beleids afdeling/basiseenheid



Beleids RVHT



Toelichting: score participatie in beleidsproces, 0-2 niet; 2-4 weinig; 4-6 niet veel en niet weinig; 6-8 veel; 8-10 zeer veel

### 3.4. KORPSBELEID EN EXTERN GEÏNITIEERDE PROJECTEN

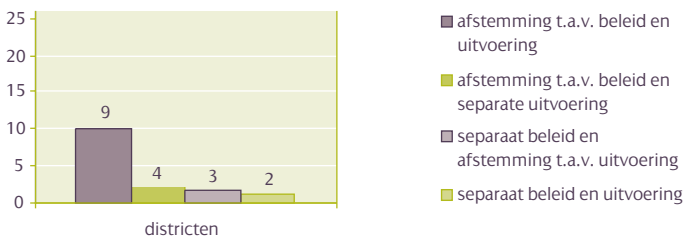
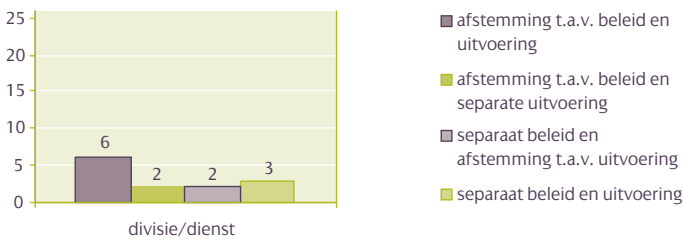
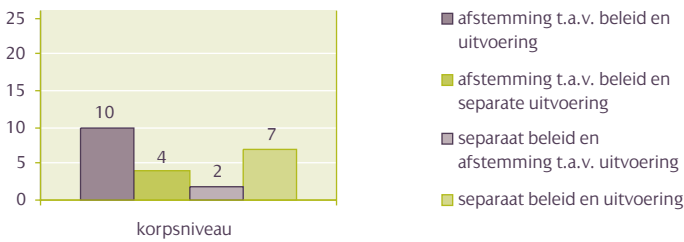
In hoofdstuk 2 zijn organisatorische aspecten van de invoering van het RVHT in de korpsen besproken. In deze paragraaf wordt aandacht besteed aan een aantal beleidsmatige aspecten van de invoering van de teams en van andere extern geïnitieerde projecten.

#### *De regionale verkeershandhavingsteams*

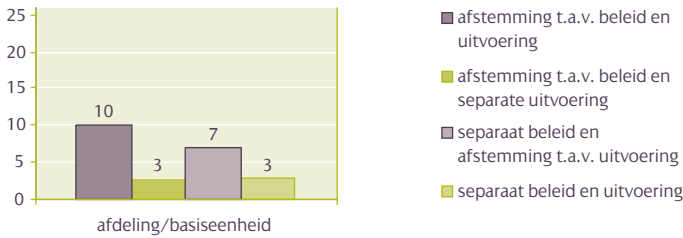
De overwegingen die hebben geleid tot het aangaan van het 'convenant regioplan verkeershandhaving', waarin de invoering van het RVHT is vastgelegd, liggen bij een groot deel van de korpsen – uiteraard – in lijn met de landelijke doelstellingen die aan dit project ten grondslag liggen, namelijk bevordering van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. In diverse korpsen bleek (ook) behoefte te bestaan aan een nadere invulling door zaken als intensivering van het toezicht, een strakkere aanpak van verkeersonderwerpen, aanwezigheid van een constante factor en meer structurele aandacht voor 'verkeer'. De komst van de RVHT's heeft in die zin binnen diverse korpsen een impuls gegeven aan de verkeerstaak. Een aantal korpsen heeft bij zijn overwegingen tot invoering het financiële aspect ('gratis extra handhaving') betrokken. Een enkel korps spreekt over 'druk vanuit justitie' om aan het project deel te nemen.

Met het oog op de 'eigen' doelstellingen van het RVHT is onderzocht of de korpsen de invoering van de teams hebben afgestemd met het verkeersbeleid en de uitvoering binnen de organisatie. In *Figuur 3.11* is de respons ten aanzien van de verschillende organisatieniveaus in beeld gebracht. Hieruit blijkt, dat steeds ongeveer de helft van de respondenten ( dertien korpsen per organisatieniveau) heeft aangegeven, dat de invoering van de teams met het interne verkeersbeleid en de uitvoering is afgestemd. Door zeven korpsen is de beleidsvoering op korpsniveau niet afgestemd met dat van het RVHT. Voor het overige ligt op het niveau van de afdelingen/basiseenheden het accent wat meer op de afstemming ten aanzien van de uitvoering en voor de resterende organisatieniveaus (iets) meer bij de beleidsafstemming.

**Figuur 3.11: Afstemming invoering RVHT met beleid en uitvoering binnen de korpsen**



Figuur 3.11 (vervolg): Afstemming invoering RVHT met beleid en uitvoering binnen de korpsen



Toelichting: boven de diverse kolommen staat het aantal korpsen, dat heeft gerespondeerd

Het gevolg van de invoering van de RVHT's is ook zichtbaar in de beleidsplannen van de korpsen (of korpsonderdelen). Hierin zijn de inspanningsverplichtingen met betrekking tot de inzet van controle-uren en de taakstellingen betreffende aantallen processen-verbaal terug te vinden.

Kenmerk van projecten is de eindigheid en in het verlengde daarvan de vraag naar eventuele continuïteit van het ingezette beleid. Vijf korpsen stelden in dat kader vast dat het RVHT na afloop van het project zou worden opgeheven en dat de activiteiten van het team zouden worden beëindigd. De helft van de korpsen sprak uit dat het team als separate eenheid zou worden opgeheven. Het beleid en de activiteiten zouden vervolgens worden opgenomen in de overige politieke verkeerszorg van het korps. Eén korps zou het RVHT als separate eenheid handhaven. Binnen de overige korpsen was de discussie hierover nog niet afgerond of nog niet aan de orde geweest.

Noot: Ten tijde van de enquête onder de korpsen was nog geen sprake van mogelijke verlenging na de convenantperiode van vier jaar.

### **Andere projecten**

De helft van de korpsen heeft aangegeven, naast de middelen voor het RVHT, ook met andere extern geïnitieerde projecten met betrekking tot de politieke verkeerszorg te maken hebben<sup>21</sup>. Het aantal projecten dat is genoemd is niet omvangrijk (vierentwintig). Initiatieven komen in dit kader vaak van de Provinciale/Regionale Overlegorganen Verkeer (een derde van het totaal). In incidentele gevallen van gemeenten, Rijkswaterstaat en andere rijksdiensten. Het doel van de projecten ligt in de communicatieve sfeer (voorlichting e.d.) en de (stimulering van) taakuitvoering. Een enkele keer wordt materieel aangeschaft. De ondersteuning bestaat zowel uit mensen als middelen. De inspanningen eindigen over het algemeen met de afloop van het project.

<sup>21</sup> De zogenaamde 'Steenhuisgelden' (zie paragraaf 4.1) zijn in dit kader niet als project zijn aangemerkt



# Handhaving in de tijd

## 4

### 4.1.

#### INLEIDING

De overheidsmaatregelen op het gebied van 'verkeer' hebben onder meer geleid tot een intensivering van het toezicht op naleving van de verkeersregels. Vanaf midden negentiger jaren zijn binnen de politie projecten van start gegaan, die zich richtten op handhaving van specifieke gedragsregels in het verkeer. In 1994 is een beleidsintensivering ingevoerd met een incentive voor het verbaliseren van overtredingen met betrekking tot snelheid en roodlicht, de zogenaamde 'Steenhuisgelden'<sup>22</sup>. Vervolgens zijn vanaf eind 1996 in een aantal regio's de 'gebiedsprojecten' van start gegaan. Zij richtten zich op dezelfde overtredingen, maar nu gerelateerd aan bepaalde wegvakken of gebieden. De eerste 'regioprojecten', waarvan het RVHT de exponent is, zijn in 1999 begonnen. Deze projecten richten zich op de zogenaamde 'grashelm'-delicten<sup>23</sup>. Zij zijn sinds november 2002 in alle regiokorpsen ingevoerd; de 'gebiedsprojecten' zijn daarbij opgegaan in de 'regioprojecten'.

De beleidsintensivering met de 'Steenhuisgelden' en de projecten beogen door de extra handavingsinspanningen van de politie een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid. Dit onderzoek is niet gericht op het leggen van verbanden tussen de resultaten van die inspanningen en het effect op de verkeersveiligheid. Het beperkt zich tot een beeld van de effecten van de maatregelen op de prestaties van de korpsen.

Er is gebruik gemaakt van de gegevens die door de korpsen worden verstrekt aan het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) en van gegevens van het Parket-Generaal van het OM. De gegevens van de Koninklijke marechaussee en andere diensten zijn vanwege het geringe aandeel op het totaal niet afzonderlijk in de rapportage opgenomen.

### 4.2.

#### REPRESSIE

Het onderzoek heeft zich gericht op die feiten uit de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV), waarop de intensivering van het toezicht zich heeft toegespitst. Door een specifieke codering van de feiten kunnen zij binnen het totaal van de prestaties van de korpsen zichtbaar gemaakt worden.

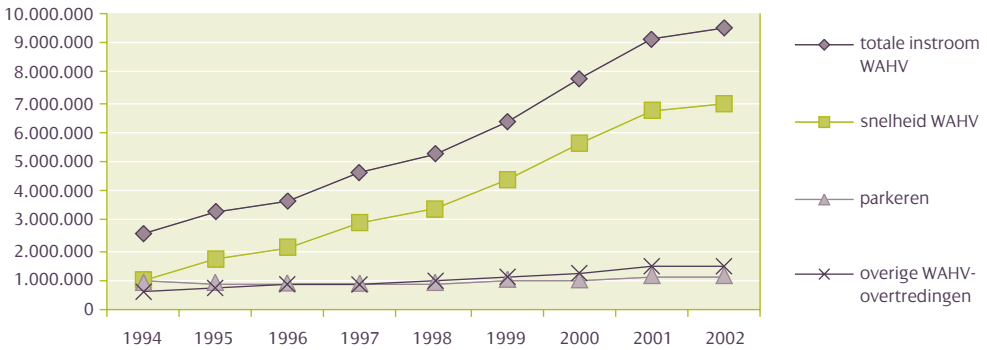
In *Figuur 4.1* is het verloop weergegeven van het totale aantal WAHV-feiten, dat door de korpsen aan het CJIB is aangeboden (bron sinds 1994). De grafiek laat zien dat de stijgende lijn van het totaal voornamelijk is toe te schrijven aan het aandeel van de snelheidsovertredingen<sup>24</sup>. De sancties met betrekking tot parkeerovertredingen en de overige WAHV-feiten zijn als totaal aanmerkelijk minder sterk in aantal gestegen.

<sup>22</sup> Betreft beleidsintensivering van het Ministerie van Justitie met betrekking tot de verkeershandhaving gericht op snelheidsovertredingen en 'rijden door rood licht'

<sup>23</sup> 'grashelm' staat voor: gordelplicht, roodlicht, alcohol, snelheid en helmplicht

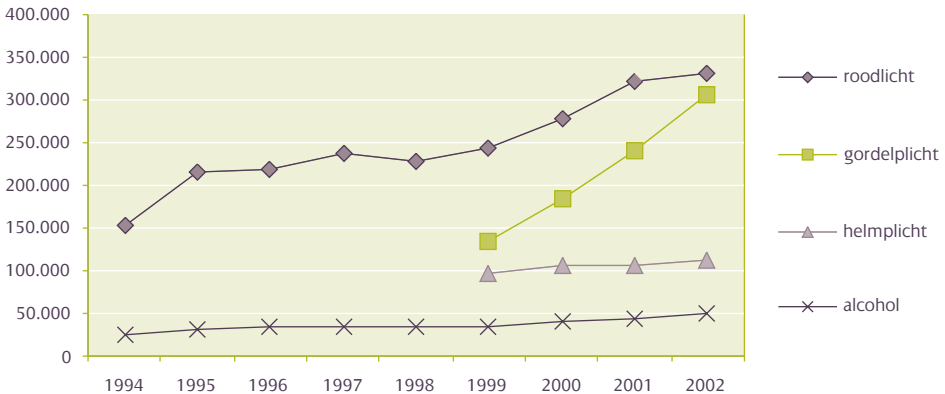
<sup>24</sup> snelheidsovertredingen < 40 km/uur op autosnelwegen en < 30 km/uur elders. De snelheidsovertredingen boven genoemde limieten worden geregistreerd door het Parket-Generaal van het Openbaar Ministerie

Figuur 4.1: Overzicht WAHV-feiten 1994



Binnen de categorie ‘overige’ WAHV-feiten, waarop de extra handhavingsinspanningen zijn gericht, zijn vooral ‘roodlicht’-overtredingen (onderdeel van de beleidsintensivering met de ‘Steenhuisgelden’ én van de projecten) en overtreding van de gordelplicht in aantal toegenomen (zie *Figuur 4.2*). De alcoholdelicten zijn misdrijven. Registratie daarvan vindt plaats door het Parket-Generaal van het OM; zij vertonen vooral na 1999 een (lichte) stijging.

Figuur 4.2: Overzicht ‘grashelm’-delicten (exclusief snelheidsovertredingen)



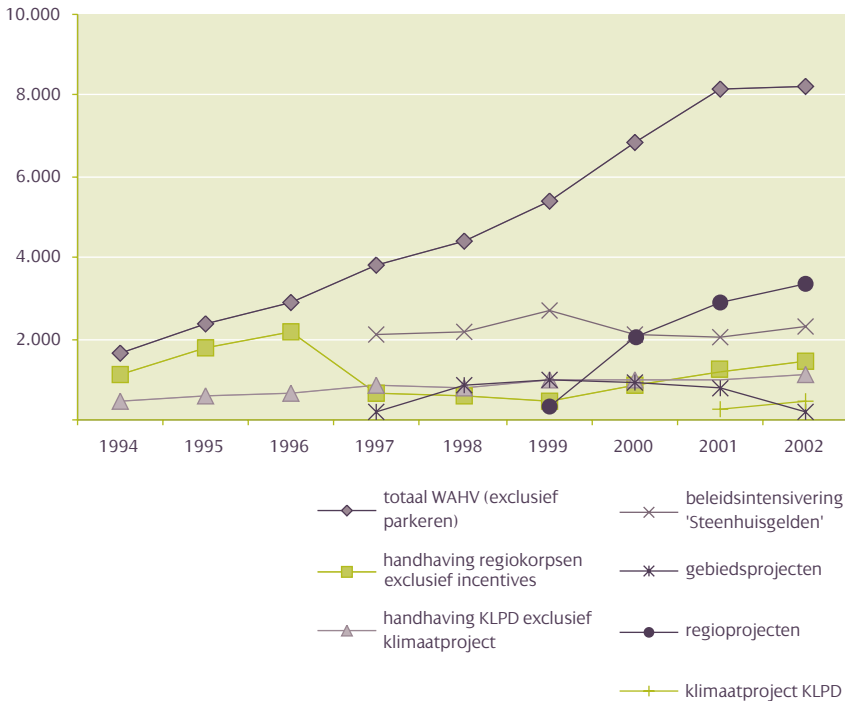
Om een beeld te krijgen van de effecten van de intensiveringsmaatregelen op het totaalresultaat van de korpsen is in *Figuur 4.3* inzichtelijk gemaakt wat het aandeel is van de afzonderlijke projecten. Het ‘parkeren’ is in deze figuur niet meegenomen. De gegevens van het KLPD zijn afzonderlijk opgenomen, omdat zij niet onder de regionale projecten vallen<sup>25</sup>.

Uit de figuur blijkt, dat het niveau van de beleidsintensivering met de ‘Steenhuisgelden’ (roodlicht en snelheid; registratie vanaf 1997) qua volume redelijk constant is gebleven. De prestaties van de korpsen buiten de extra handhavingsmaatregelen (de ‘Steenhuis-

<sup>25</sup> De Klimaatnota betreft onder meer luscontrole op de A1 (KLPD) en op de A13 (Rotterdam-Rijnmond)

gelden' en de projecten) blijven in eerste instantie enigszins achter bij de stijging van het totaal. Dit is zichtbaar vanaf het jaar 1997, waarin de prestaties van de 'Steenhuisgelden' en de gebiedsprojecten apart zijn geregistreerd. Vanaf 1999 is echter sprake van een toename van de prestaties buiten de beleidsintensivering met de 'Steenhuisgelden' en de projecten. De gebiedsprojecten lopen in 2002 af. De stijgende lijn van het totaal is dan ook vooral toe te schrijven aan de regioprojecten die tussen 1999 en 2002 zijn ingevoerd.

Figuur 4.3: Overzicht prestaties beleidsintensivering met 'Steenhuisgelden' en projecten



#### 4.3. DE PRESTATIES VAN DE RVHT'S EN DE REGULIERE TAAKSTELLING VAN DE KORPSEN

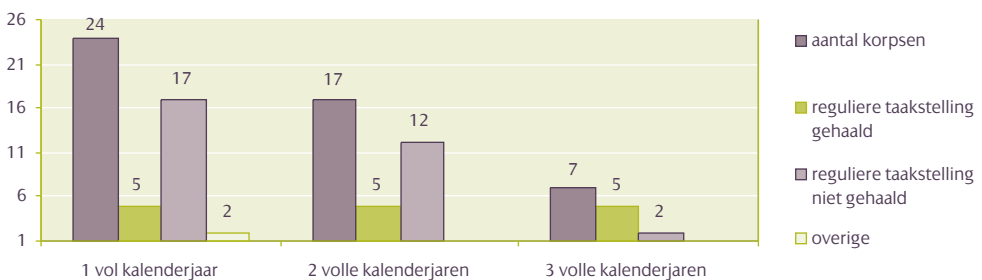
Het BVOM heeft met de regiokorpsen resultaatsafspraken gemaakt met betrekking tot de inspanningen van de RVHT's. In het basisconvenant dat met de afzonderlijke korpsen is afgesloten (zie Bijlage 1) is de bepaling opgenomen dat: "... de politie haar reguliere taakstelling betreffende verkeershandhaving in het kader van de basispolitiezorg voortzet en minimaal op het peil van 1998/1999 handhaaft." In een afzonderlijke bijlage bij het convenant zijn per korps de in dat kader voorgeschreven aantallen processen-verbaal opgenomen. De vastgelegde aantallen processen-verbaal van de RVHT's zijn voor alle korpsen gelijk.

Met het oog op de korpsbrede uitvoering van de verkeerszaak is onderzocht of de korpsen de vastgelegde prestaties met betrekking tot de reguliere taakstelling hebben behaald. Dit betreft dus de processen-verbaal, die buiten de RVHT's zijn opgemaakt. Om een reëel beeld te krijgen is gekeken naar het eerste volle kalenderjaar dat de korpsen met het RVHT hebben gewerkt. Hierbij wordt aangetekend, dat de alcoholdelicten niet zijn meegeteld bij het feitelijke resultaat, omdat zij in de registratie onvoldoende zijn gedifferentieerd naar de RVHT's respectievelijk de reguliere taakstelling; het gaat daarbij op het totaal overigens om geringe aantallen.

Het onderzoek betreft vierentwintig korpsen. Amsterdam-Amstelland is in november 2002 met het RVHT gestart en het KLPD heeft geen team.

Een en ander leidt tot het volgende beeld (zie ook *Figuur 4.4*). Na het eerste volle kalenderjaar voldoen vijf van de vierentwintig korpsen aan hun afspraak over de reguliere taakstelling. Bij zeventien korpsen is dat (in belangrijke mate) niet het geval; twee korpsen wijken zodanig af dat verondersteld wordt dat de gegevens niet goed zijn geregistreerd. Van de korpsen die twee volle kalenderjaren met het RVHT hebben gewerkt (N = negentien) zijn er vijf die aan hun reguliere taakstelling voldoen; voor drie korpsen geldt dat voor het tweede achtereenvolgende jaar. De overige twaalf korpsen voldoen (in belangrijke mate) niet aan de afgesproken reguliere taakstelling; bij acht korpsen is overigens wel sprake van een stijging van de prestaties ten opzichte van het voorgaande kalenderjaar. Er zijn zeven korpsen, die al drie volle kalenderjaren met een RVHT hebben gewerkt. Vijf van hen hebben de afspraken met het BVOM over de reguliere taakstelling gehaald, één korps voor het derde en twee korpsen voor het tweede achtereenvolgende jaar. Bij één van deze twee korpsen die het niet hebben gehaald is wel sprake van een stijging van de prestaties ten opzichte van de voorgaande jaren.

**Figuur 4.4: Overzicht prestaties korpsen met betrekking tot de reguliere taakstelling na invoering RVHT**



# Nationale en internationale aspecten van verkeerszorg



5.1.

## INLEIDING

In het onderzoek zijn in verband met de bovenregionale dimensie van de politieke verkeerszorg aan de korpsen stellingen voorgelegd over aspecten die de politie als geheel aangaan. Het betreft onderwerpen van nationale en internationale aard met betrekking tot de kennis en invloed van de politie op verkeersgebied. Een aantal stellingen heeft betrekking op de bestaande structuren van het NPI en de PVC<sup>26</sup>. Het NPI fungeert als beleidsadviescentrum van de Nederlandse politie en werkt aan de verdere professionalisering van de politiezorg in Nederland, waaronder 'verkeer'. De structuur van de PVC dient ter ondersteuning en (landelijke) afstemming van de politieke verkeerstaak. De stellingen vragen een oordeel over de huidige situatie en de door de korpsen gewenste situatie. Per stelling moest worden aangegeven welk antwoord het meest overeenkomt met het standpunt van het korps.

5.2.

## KENNIS, INVLOED EN VERTEGENWOORDIGING

De korpsen onderschrijven de stelling dat de Nederlandse politie feitelijk goed op de hoogte is van de ontwikkelingen van de nationale regelgeving voor de verkeerszorg. Dat geldt ook voor de bijdrage van de politie aan de beeldsvorming op nationaal niveau. Ten aanzien van de Europese regelgeving en beeldsvorming is het standpunt neutraal. De korpsen vinden het ook wenselijk, dat de politie zich op de genoemde aspecten van de verkeerszorg toelegt. Een uitzondering betreft hierbij de beeldsvorming op Europees niveau, vijf korpsen zijn het er niet mee eens dat de Nederlandse politie daaraan een actieve bijdrage zou moeten leveren.

<sup>26</sup> De NPI fungeert onder de verantwoordelijkheid van de Raad van Hoofdcommissarissen als schakelstation, bevordert samenwerking en signaleert en initieert nieuwe ontwikkelingen. Taken op grond van de statuten:

- het inhoudelijk en organisatorisch ondersteunen van de beleidsontwikkeling ten aanzien van thema's van landelijk strategisch belang voor de uitoefening van de politietaken;
- het ondersteunen van de (beraden van) Korpsbeheerders, Hoofddofficieren van Justitie en Korpschefs;
- het ondersteunen van de politiekorpsen bij de behandeling van vraagstukken van gemeenschappelijk belang op het terrein van de politieorganisatie en de politieprofessie;
- het representeren van de politie in diverse andere overlegvormen op het terrein van de politieorganisatie en de politieprofessie.

De PVC functioneert onder verantwoordelijkheid en ter ondersteuning van de portefeuillehouder 'verkeer' van de Raad van Hoofdcommissarissen. De structuur is onder meer gericht op het zoveel mogelijk creëren van uniforme werkwijzen en afstemming op landelijk niveau

De stellingen over het NPI en de PVC hebben betrekking op ondersteunende en functionele taken op het gebied van de politieke verkeerszorg. De opvattingen van de korpsen ten aanzien van de feitelijke situatie zijn integraal opgenomen in *Figuur 5.1*. Hieruit spreekt, mede gelet op de functie en taakomschrijving van het NPI, een enigszins sterkere profilering van de PVC.

Figuur 5.1: Stellingen over de feitelijke situatie m.b.t. de functie van de PVC en het NPI		
Stellingen	Standpunt van de korpsen t.a.v.	
	PVC	NPI
De PVC respectievelijk het NPI:		
levert een bijdrage aan de beleidsontwikkeling in het korps	eens	neutraal
is voor de politie de herkenbare spreekbuis	eens	neutraal
is voor de politie de herkenbare vraagbaak	neutraal	neutraal
is voor derden de herkenbare spreekbuis	oneens	oneens
is voor derden de herkenbare vraagbaak	neutraal	oneens
vertegenwoordigt de belangen in landelijk overleg met strategische partners	eens	neutraal
vertegenwoordigt de belangen in internationaal overleg met strategische partners	neutraal	neutraal

Ten aanzien van de wenselijke situatie hebben de korpsen uiteenlopende standpunten over de rol en functie van zowel de PVC als het NPI. In *Figuur 5.2* is aangegeven hoe door de korpsen in termen van 'eens' en 'oneens' op de stellingen is gereageerd. Het meest eensluidende standpunt betreft de bijdrage aan de beleidsontwikkeling in de korpsen. Bijna alle korpsen zien daarin een taak weggelegd voor de PVC. Het NPI scoort hier lager. Als spreekbuis voor de politie ligt het zwaartepunt bij de PVC (negentien korpsen 'eens' en vijf 'oneens'). Voor het NPI liggen de verhoudingen omgekeerd. De stelling wie als vraagbaak voor de politie zou moeten fungeren, levert een verdeeld beeld op, zowel ten aanzien van de PVC (fifty/fifty) als het NPI (acht korpsen 'eens' en vijftien 'oneens'). Ook als vraagbaak voor derden zijn de meningen verdeeld en is er geen uitgesproken voorkeur.

Over de vraag wie de politie moet vertegenwoordigen bestaat geen overeenstemming. In reactie op de stellingen over zowel het landelijk als internationaal overleg worden zowel de PVC als het NPI door korpsen als vertegenwoordiger aan- als afgewezen.

Figuur 5.2: Stellingen over de wenselijke situatie m.b.t. de functie van de PVC en het NPI				
Stellingen	Standpunt van de korpsen t.a.v.			
	PVC		NPI	
De PVC respectievelijk het NPI:	eens	oneens	eens	oneens
levert een bijdrage aan de beleidsontwikkeling in het korps	24	-	18	5
is voor de politie de herkenbare spreekbuis	19	5	9	14
is voor de politie de herkenbare vraagbaak	12	13	15	8
is voor derden de herkenbare spreekbuis	15	10	8	15
is voor derden de herkenbare vraagbaak	9	15	14	9
vertegenwoordigt de belangen in landelijk overleg met strategische partners	18	7	12	10
vertegenwoordigt de belangen in internationaal overleg met strategische partners	13	12	15	8

### 5.3. DE POLITIE VERKEERSCOMMISSIE

#### **Functioneren van de PVC**

Een aantal stellingen in het onderzoek had alleen betrekking op de PVC (zie *Figuur 5.3*). Als algemeen beeld zijn de korpsen het eens met de stelling dat de landelijke PVC feitelijk fungeert als hét platform voor bespreking van beleid en actuele ontwikkelingen op het gebied van de politieke verkeerszorg. Dat geldt ook voor de uitwisseling van ervaringen over de uitvoering van de verkeerstaak. Het overgrote deel van de korpsen vindt een dergelijke functie ook wenselijk.

De korpsen zijn via regionale clusters vertegenwoordigd in de landelijke PVC. Over de feitelijke werking van deze opzet is het beeld neutraal. Dit geldt ook voor de regionale structuur als platform voor beleid en actuele ontwikkelingen. Feitelijk fungeren de clusters wel als platform voor de uitwisseling van ervaringen over de uitvoering van de politieke verkeerszorg. Ruim driekwart van de korpsen onderschrijft de functie van de regionale clusters als platform; een beperkt aantal niet.

Stellingen	Standpunt korpsen t.a.v. de		
	feitelijke situatie	wenselijke situatie	
		eens	oneens
De PVC is hét platform waar de korpsen het beleid en de actuele ontwikkelingen van de politieke verkeerszorg bespreken	eens	24	-
De PVC is hét platform waar de korpsen onderling ervaringen uitwisselen over de uitvoering van de politieke verkeerszorg	eens	23	1
De vertegenwoordiging van de korpsen in de PVC via de regionale clustervertegenwoordiging is een goed werkende methodiek	neutraal	-	-
Het regionale cluster is voor het korps een goed functionerend platform voor beleid en actuele ontwikkelingen op het gebied van de politieke verkeerszorg	neutraal	20	3
Het regionale cluster is hét platform waar de korpsen onderling ervaringen uitwisselen over de uitvoering van de politieke verkeerszorg	eens	21	2

#### **Regionale clusters**

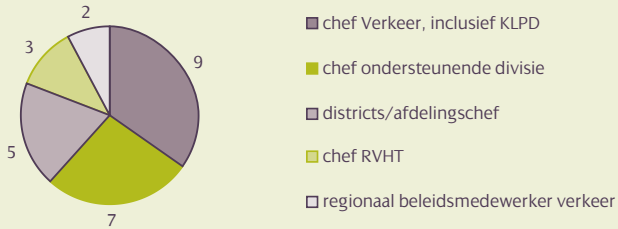
De korpsen hebben op uiteenlopende wijze voorzien in hun vertegenwoordiging in het regionale PVC-cluster. *Figuur 5A* geeft een overzicht; bij één korps stond de vertegenwoordiging nog open.

In eenentwintig korpsen hebben de vertegenwoordigers in de regioclusters mandaat om het standpunt van het korps te verwoorden; bij vier korpsen is dat mandaat niet verleend.

De vergaderfrequentie van de clusters loopt uiteen van één keer per maand tot acht keer per jaar (gelijk opgaand met de cyclus van de landelijke PVC-bijeenkomsten). Over de aanwezigheidsgraad en de aard van participatie in de regionale clusters wordt zowel per cluster als binnen de clusters verschillend geoordeeld. Uitspraken over de beperkte betrokkenheid, de verschillende functieniveaus van vertegenwoordigers binnen het

cluster, het sturen van vervangers naar vergaderingen en het gebrek aan dynamiek klinken over het algemeen meer door dan positieve kwalificaties als actieve betrokkenheid, het initiëren van interregionale samenwerking en het werken met een portefeuillevverdeling.

Figuur 5.4: Overzicht vertegenwoordiging van de korpsen in de clusters van de PVC



# Bevindingen, conclusies en aanbevelingen



6

## 6.1. INLEIDING

De onderzoeksgegevens geven een beeld van de verkeerstaak zoals die momenteel door de korpsen wordt ingevuld. Op grond van de informatie uit de korpsen wordt, vanuit verschillende invalshoeken, een profiel geschetst van de politieke verkeerszorg. Dit beeld kan worden gebruikt als uitgangssituatie voor het benoemen en ontwikkelen van kenmerken die als referentiekader voor de kwaliteit van beleidsvorming, organisatie en taakuitvoering verder uitgewerkt kunnen worden.

Tegen de achtergrond van de negentiger jaren worden de bevindingen ten aanzien van de huidige situatie geplaatst in het perspectief van de toekomst. Het inventariserende karakter van het onderzoek heeft ertoe geleid, dat eerst in beeld is gebracht wat de korpsen op verkeersgebied feitelijk doen. Vervolgens is onderzocht hoe de politieke verkeerstaak is georganiseerd en hoe het beleid tot stand komt. Vanuit die optiek worden vervolgens de bevindingen en conclusies met een aantal aanbevelingen beschreven.

## 6.2. TAAKONTWIKKELING EN HANDHAVING

‘Verkeer’ is traditioneel een erkend onderdeel van de politietaken. Zowel in de negentiger jaren als in de huidige situatie is nog steeds sprake van een breed scala van taken dat als onderdeel van de politieke verkeerszorg wordt uitgevoerd. Uit een vergelijking met het onderzoek uit 1998 blijkt sprake van een zekere consistentie in benadering van de verkeerstaak door de politie. Taken als handhaving, afhandeling van verkeersongevallen en advisering van de wegbeheerder die indertijd als hoofdtaken werden aangemerkt, worden door de korpsen ook nu nog feitelijk uitgevoerd. In termen van ‘politie-eigen’ taken worden zij bovendien tot de belangrijkste onderdelen van de politieke verkeerszorg gerekend. In die zin kunnen zij worden beschouwd als ‘kerntaken’. De algemene handhaving en het toezicht op de naleving van verkeersregels hebben in de afgelopen jaren een extra impuls gekregen door een aantal incentives vanuit de centrale overheid. Door de beschikbaarstelling van extra middelen en/of mensen zijn binnen de korpsen projecten gestart, die gericht zijn op de naleving van – veelal specifieke – verkeersregels. Het gaat om de beleidsintensivering met de zogenaamde ‘Steenhuisgelden’, gebiedsprojecten en de invoering van de regionale verkeershandhavingsteams (RVHT’s)<sup>27</sup>. Deze extra repressieve inspanningen van de politie vinden hun oorsprong mede in het door de regering geïnitieerde brede beleidskader met betrekking tot verhoging van de verkeersveiligheid. De politietaken worden daarbij geplaatst in de context van het geconstateerde handhavingstekort van de overheid.

<sup>27</sup> Zie paragraaf 4.1; de projecten zijn gericht op repressief optreden: roodlichtnegatie, snelheid, gordel- en helmplicht en alcohol

Andere oorspronkelijk als hoofdtaken aangemerkte onderdelen van de politieke verkeerszorg hebben in de loop der jaren aan belang ingeboet. Voorbeelden zijn educatie en bevordering van doorstroming van verkeer die thans in de opvatting van de korpsen als verkeerstaak minder hoog scoren.

Het algemene beeld van de 'andere' verkeerstaken is divers. De taken liggen op het gebied van algemene beleidsontwikkeling, afstemming, evaluatie en advisering van externe organen, waaronder de wegbeheerders, Regionale Overlegorganen Verkeer (ROV's) en het Openbaar Ministerie (het OM). Meer specifieke taken betreffen controle (transport, personen, gevaarlijke stoffen), begeleiding (evenementen, medisch vervoer, transporten) en parkeren (toezicht en beheer). Een aantal van deze taken wordt feitelijk door alle korpsen uitgevoerd, het merendeel door een meerderheid. Daarbij is echter wel sprake van een uiteenlopende waardering als 'politie-eigen' taak. Die waardering komt ook tot uitdrukking in de mate waarin de korpsen een taak of functie voor derden aanwezig achten. Soms wordt hierbij aangesloten bij de praktijk, b.v. in geval van de begeleiding van transporten (afspraken over uitvoering door de particuliere sector) en het parkeertoezicht en -beheer (de rol van de gemeenten). In andere gevallen wordt de taak van de ander als argument genoemd, zoals de wegbeheerders en in mindere mate gemeenten (in het kader van het algemene verkeersbeleid) bij de bevordering van de doorstroming van het verkeer. Gemeenten (algemeen verkeersbeleid) en wegbeheerders worden samen met het OM en de ROV's genoemd als actoren in het kader van de beleidsontwikkeling.

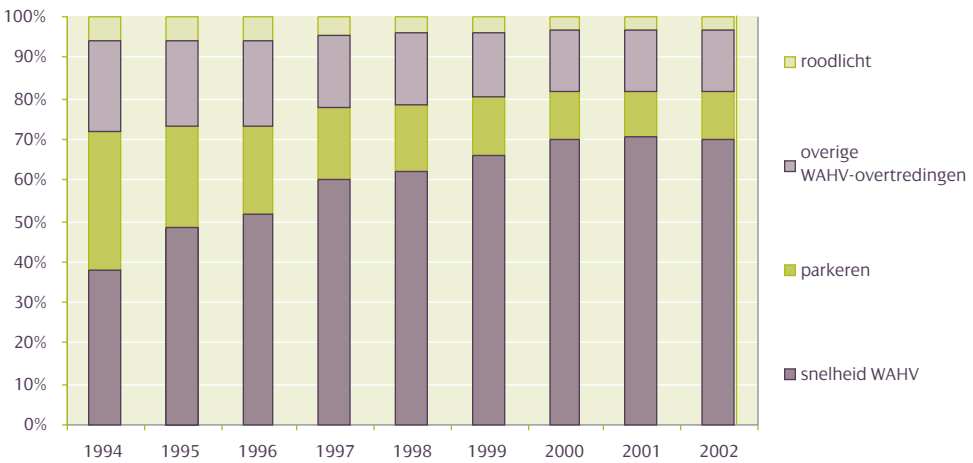
Het beeld dat de korpsen thans van de verkeerstaak geven, wijst op accentverschuivingen ten opzichte van de negentiger jaren. Dezelfde taken worden weliswaar nog steeds uitgevoerd, maar niet (meer) door alle korpsen. Daarnaast is er een verschil in waardering van die taken, dat tot een gedifferentieerd beeld leidt. Een eensluidende opvatting wat de politieke verkeerstaak nu precies is, is er blijkbaar niet. Door initiatieven van buiten de korpsen, zoals de beleidsintensivering met de 'Steenhuisgelden' en de RVHT's, is de handhaving nadrukkelijk op de kaart gezet. Dit taakaspect sluit vanzelfsprekend aan bij het traditionele beeld van de verkeersfunctie van de politie.

Over andere in 1998 als hoofdtaken aangemerkte onderdelen van de politieke verkeersstaak bestaat nog wel eenstemmigheid, maar dat geldt niet voor de intensiteit waarmee zij tot de verkeerstaak worden gerekend. Dit speelt in feite ook bij de andere taken, wat de transparantie ten aanzien van de verkeerstaak niet bevordert. Gelet op de brede context van het beleidsterrein 'verkeer', waarop de politie één van de spelers is, lijkt duidelijkheid over taken en taakafbakening van belang. Bij een (her)oriëntatie op de verkeerstaken kunnen aspecten als wettelijke verplichtingen (zoals de advisering op grond van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer), 'specialisme' (het vakgebied) en 'expertise' (de deskundigheid) geëxpliciteerd worden. Een goede taakomschrijving dient zowel de interne organisatie (b.v. sterktoedeling, professionaliteit) als de externe relaties (positie in overlegsituaties).

### Handhaving

De praktijk van de verkeershandhaving geeft sinds het begin van de negentiger jaren een aanzienlijke toename te zien van het aantal processen-verbaal. De invloed van de verschillende maatregelen met betrekking tot het toezicht op de naleving van een aantal feiten uit de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV) is duidelijk. Uit de statistieken van de gegevens van het CJIB blijkt dat de toename grotendeels is toe te schrijven aan het aantal verbalen terzake van snelheids-overtredingen<sup>28</sup>. Sinds 1994 is het aandeel snelheidsovertredingen in het totaal van WAHV-feiten gestegen van ± 40% naar ± 70%. De overige WAHV-feiten laten een dalende tendens zien (zie *Figuur 6.1*). Ten aanzien van alle feiten is het volume in 2002 ten opzichte van 1994 – in aanzienlijke mate – toegenomen<sup>29</sup>.

**Figuur 6.1: Percentage van de afzonderlijke WAHV-feiten binnen de totale productie per jaar**



28 snelheidsovertredingen ex WAHV: < 40 km/uur op autosnelwegen en < 30 km/uur elders.

29 toename volume processen-verbaal in 2002 ten opzichte van 1994

totale instroom WAHV	376%
snelheid WAHV	674%
roodlicht	215%
parkeren	123%
overige WAHV-feiten	250%

De beleidsintensivering met de 'Steenhuisgelden' en de projecten nemen samen een belangrijk deel van het volume aan repressief toezicht voor hun rekening. Na een lichte daling in het begin stijgt vanaf 1999 het aantal processen-verbaal van de regiokorpsen buiten de intensiveringsmaatregelen. Uit de cijfers van het CJIB blijkt overigens wel, dat de in de regionale convenanten opgenomen reguliere taakstelling van de regiokorpsen (de vastgelegde aantallen processen-verbaal buiten de prestaties van de RVHT's) door het merendeel van de korpsen (nog) niet gehaald wordt. Dit ondanks het feit, dat de taakstelling is gebaseerd op gemiddelden van het betreffende korps van in voorgaande jaren behaalde resultaten en het RVHT als extra voorziening aan het korps (exogeen) ter beschikking is gesteld.

### 6.3. ORGANISATIE EN PARTICIPATIE

Na de reorganisatie in 1994 is sprake van een ontwikkeling waarbij het zwaartepunt van de algemene verkeerszorg in de basispolitiezorg van de korpsen komt te liggen. Ondersteunende taken zoals technische diensten en vakspecialismen worden door de korpsen op regionaal of op districtsniveau georganiseerd. In de loop der jaren raken de verschillende structuren meer uitgekristalliseerd. Een groot aantal korpsen heeft daarbij centrale verkeersdiensten met zelfstandige taken. Bij andere korpsen is de verkeerstaak gedecentraliseerd en wordt deze met ondersteuning op districtsniveau uitgevoerd door verkeersfunctionarissen die zijn toegevoegd aan basisteams. De huidige situatie geeft nog steeds het beeld van regionale versus districtelijk georganiseerde, ondersteunende verkeerstaken. Het aantal centrale verkeersdiensten is verminderd en komt vooral nog voor in de grote korpsen. De directe verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de verkeerszorg ligt bij districtschefs.

De verschillen in organisatie vertalen zich ook in de personeelsbezetting binnen de korpsen. Bij de toedeling van sterkte aan 'verkeersbeleid' als specialisme (fulltime en taakaccent) ligt het accent over het geheel genomen decentraal. Er is in de regiokorpsen sprake van een relatief hoog percentage fte 'beleid' op districtsniveau en op afdelingsniveau/basiseenheid (29% respectievelijk 38%; N = 180 fte). Dit laatste percentage kan voor een belangrijk deel toegeschreven worden aan de taakaccenthouders 'verkeer', die in vergelijking met 1998 aanzienlijk in aantal zijn toegenomen (van 300 naar ruim 750). Het hoge percentage fte 'uitvoering' op regionaal niveau (81%; N = 1.363) is niet alleen het gevolg van een aantal grote centrale verkeersdiensten, maar vooral van de invoering van de RVHT's. Deze heeft een sterke impuls betekend voor de verkeerssterkte binnen de korpsen, hoewel niet de volledige uitbreiding is gebruikt.

Bij een vergelijking van de aantallen fte in 1998 en per 1 juli 2002 is het totale volume fte voor 'verkeer' toegenomen (zie *Figuur 6.2*). Het aantal fulltime verkeersmedewerkers binnen de regiokorpsen is mede door de 634 fte voor de RVHT's ( $\pm 1,5\%$  van dit aantal fte is ingevuld door taakaccent) opgelopen van 770 fte in 1998 (exclusief taakaccent-

houders, die in 1998 niet in fte zijn uitgedrukt) naar 1.307 fte in 2002. Bij het KLPD is sprake van een consolidatie van de formatieve verkeerssterkte. Opgemerkt wordt, dat de algemene verkeerszorg die binnen de basispolitiezorg wordt uitgevoerd met uitzondering van de taakaccenthouders niet is meegeteld.

De werving van (deskundig) personeel voor de teams uit de eigen organisatie is door het gedeeltelijk niet opvullen van vacatures ten koste gegaan van het beschikbare potentieel voor uitvoering van andere politietaken.

**Figuur 6.2: Vergelijking aantal fte voor 'verkeer' in 1998 en 2002**

	aantal fte 1998	aantal fte 2002
<b>Regiokorpsen:</b>	770	1.543
Fulltime verkeersmedewerkers	770	673
Medewerkers RVHT fulltime	-	634
Taakaccenthouders	-*	236
<b>KLPD</b>	680	685
<b>Totaal</b>	1450*	2.228
In % van de formatieve sterkte van de korpsen per 1 juli	3,4%*	4,6%
<b>Formatieve sterkte korpsen per 1 juli</b>	43.000	48.300

\* aantal van 300 taakaccenthouders is in 1998 niet in fte uitgedrukt

De centrale en decentrale accenten van uitvoering en beleid binnen de korpsen komen ook tot uitdrukking in de externe oriëntatie van de verschillende organisatieniveaus. De participatie op regionaal niveau is – naast contacten met het OM – vooral gericht op het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) en de ROV's. In ROV-verband is naast een verdeling van portefeuilles tussen de deelnemers soms ook sprake van gecoördineerde uitvoering van acties. In het kader van het beleidsproces liggen op districts- en afdelingsniveau/basiseenheden de contacten vooral bij gemeenten en het OM.

Op regionaal niveau speelt de portefeuillehouder 'verkeer' (steeds meer) een rol. Deze functie is inmiddels in ieder korps als zodanig ingevoerd. In diverse korpsen is sprake van bilateraal overleg en in sommige korpsen ook van driehoeksoverleg over verkeerszaken. Deze contacten tussen de Verkeersofficier van Justitie, voorzover aanwezig, en de portefeuillehouder 'verkeer' zijn blijkbaar nog geen gemeengoed. Daarbij wordt opgemerkt dat de functie van portefeuillehouder zowel taakinhoudelijk (verantwoordelijkheden en bevoegdheden) als qua positionering in de organisatie per korps kan verschillen. Een uniform inhoudelijk profiel van de functie zal van belang kunnen zijn in de externe contacten waarbij over verkeersontwikkelingen en korpsbeleid wordt overlegd. Binnen de eigen organisatie zal het profiel veelal mede bepaald worden door de ruimte binnen het sturingsconcept van het korps. Thans werkt slechts een beperkt aantal korpsen met schriftelijk vastgelegde afspraken over taak en functie van de verkeersportefeuille.

Verschillen tussen de korpsen liggen ook op het gebied van de samenwerking. Alle korpsen participeren in de landelijke structuur van de Politie Verkeerscommissie (PVC), maar de onderliggende regionale clusters blijken niet overal dezelfde waardering te hebben. Er is van de korpsen ook overigens weinig respons gekomen op vragen naar (bilaterale) samenwerking; een vijftal korpsen heeft aangegeven op verkeersgebied niet met andere korpsen samen te werken. Een en ander wekt het vermoeden dat van daadwerkelijke samenwerking niet veel sprake is. In voorkomende gevallen betreft het echter voornamelijk samenwerking tijdens specifieke acties. Een uitzondering betreft hier overigens samenwerking tussen korpsen en het KLPD, die op diverse taakgebieden plaatsvindt.

Het belang van een bundeling van krachten door de korpsen speelt ook een rol met het oog op het brede kader van het beleidsterrein 'verkeer', zowel op nationaal niveau als in internationaal verband, waarbinnen de politie als één van de participanten fungeert. Om als gesprekspartner en deskundige aangesproken te kunnen worden, verdienen de posities van de PVC en het Nederlands Politie Instituut (NPI) extra aandacht. Deze constatering wordt ingegeven door de verschillende opvattingen van de korpsen over taak en functie van beide instituten. Op internationaal terrein komt daar het KLPD nog bij. De expertise van de verkeerstaak binnen de korpsen wordt voor een belangrijk deel ontwikkeld en onderhouden door het PIVM/LSOP. De korpsen nemen daarnaast ook zelf een aantal uit het scala van verkeersopleidingen voor hun rekening. Dit betekent dat binnen de korpsen ook (nog) veel kennis en ervaring aanwezig is, die ten behoeve van de ontwikkeling van het specialisme 'verkeer' ingezet kan worden. Dit geldt vooral voor de expertise binnen het KLPD en de grootste korpsen.

#### 6.4. **BELEIDSVORMING EN BELEIDSUITVOERING**

De beleidsvorming van de korpsen op verkeersgebied heeft sterke externe en interne componenten. Van oudsher zijn er contacten buiten de politie en vindt er overleg of afstemming plaats met andere diensten en organisaties. Deze relaties zijn er nog steeds en op alle (bestuurlijke) niveaus, van wijkteam tot en met de departementen alsook met de particuliere sector. De invloed 'van buiten' op het regionale verkeersbeleid is daarmee evident. De korpsen maken ook – al dan niet voorgeschreven – veelvuldig gebruik van diverse externe documenten, zoals het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, gegevens van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat en gemeentelijke prioriteitennota's, veiligheidsnota's e.d. De centrale kaders van de departementen nemen een belangrijke plaats in. Naast het Beleidsplan Nederlandse Politie en de Landelijke Politiebrieven<sup>30</sup> drukken vooral de maatregelen met betrekking tot de intensivering van het verkeerstoezicht een stempel op het beleid van de korpsen. Door het geven van landelijke prioriteit aan verkeersveiligheid is de invloed van het OM op de planvorming en de uitvoering van de verkeerstaak toegenomen. Deze bestaat in dit verband onder meer uit incentives op het gebied van de handhaving. Met behulp van extra financiële en personele middelen zijn in de loop der jaren projecten in gang gezet, die

30 Het Beleidsplan Nederlandse Politie en de Landelijke politiebrieven hebben inmiddels plaats gemaakt voor de resultaatafspraken van de beide politieminsters met de korpsen op landelijk en op regionaal niveau

sturend zijn voor de beleidsrichting van en -uitvoering door de politie. De regionale plannen verkeershandhaving, waarin de RVHT's zijn geregeld, gaan daarbij verder dan sturing op handhaving door politie. Ook andere partijen worden bij de aanpak van het integrale verkeers(veiligheids)beleid betrokken. In de begeleidingsgroep van de RVHT's zijn naast politie en justitie ook wegbeheerders, lokale en provinciale overheden en relevante belangengroeperingen vertegenwoordigd.

De korpsen leveren ook hun aandeel in de ROV's, waarin het verkeersbeleid eveneens in een brede context wordt geplaatst. Daarnaast zijn er de bilaterale contacten met lagere overheden over beleid en wegbeheer. Ten slotte vindt er beleidsoverleg plaats binnen het driehoeksverband (met Korpsbeheerder en Hoofdofficier van Justitie) en in een aantal korpsen ook bilateraal met de Verkeersofficier van Justitie. Als sluitstuk is er de besluitvorming door het Regionaal College over regionale beleidsplannen. In dit perspectief biedt de verkeersketen een extra dimensie doordat schakels niet alleen in elkaars verlengde liggen, maar vooral ook complementair zullen werken.

De drie E's van 'verkeer' (enforcement, engineering en education) zijn nog steeds actueel en brengen een breed overlegkader met zich mee. De rol van de politie lijkt daarin in beleidsmatige zin een wat sterker repressief accent (opgelegd) te krijgen.

Binnen de korpsen heeft de beleidsuitvoering van de verkeerstaak een sterk planmatig karakter gekregen. Deze aanpak heeft zich sinds de negentiger jaren steeds meer ontwikkeld. Als graadmeter voor de diepgang en reikwijdte van de beleidsvorming binnen de korpsen is een inventarisatie gemaakt van de verkeersplanning in relatie tot het beleidsproces. De hiërarchisering van werkzaamheden in planning naar strategisch, tactisch en operationeel niveau is daarbij in ruime mate aangetroffen. 'Verkeer' leent zich daar blijkbaar goed voor. Beleidsplannen en werkplannen worden op alle organisatieniveaus binnen korpsen gehanteerd en geëvalueerd (in maraps en jaarverslagen). De invloed van landelijk geformuleerde doelstellingen laat zich gelden, doordat zij veelal in dezelfde bewoordingen in de plannen – op alle organisatieniveaus – zijn terug te vinden. Zij betreffen de verkeersveiligheid en zijn gericht op het terugdringen van het aantal verkeersdoden en –gewonden. Een aantal korpsen plaatst hierbij een kritische kanttekening in het licht van de reikwijdte en invloed van de politie(taak).

Een ander aspect van de beleidsvorming betreft de interne participatie in het beleidsproces. De rol van de verschillende lijnfunctionarissen en verkeersfunctionarissen bij de ontwikkeling van het verkeersbeleid binnen hun competentiegebied wordt door (het 'verkeersmanagement' van) de korpsen redelijk goed gewaardeerd. De wens van meer betrokkenheid wijst op het belang dat aan de inbreng van strategisch, tactisch en operationeel leidinggevend wordt gehecht. De positieve waardering met betrekking tot de RVHT's kan worden uitgelegd als een ondersteuning van deze vorm van beleidsuitvoering. Het projectmatige karakter en de exogene financiering maken haar echter ook kwetsbaar, mede gelet op de verschillende reacties van korpsen over de toekomst van de teams indien de projectgelden zouden stoppen. De projectaanpak wordt

overigens door verschillende korpsen op ad hoc basis ook gebruikt voor de uitvoering van gerichte acties. De toenemende rol die ook aan de wijkagent wordt toegekend, illustreert naast het regionale aspect de lokale dimensie van verkeerszorg.

Bij de beleidsuitvoering zijn de afspraken met het BVOM over het toezicht op de naleving van de 'grashelm'-delicten belangrijke speerpunten geworden met betrekking tot de uitoefening van het verkeerstoezicht. De uitvoering van de reguliere taakstelling (de prestaties buiten de RVHT's) staat daarbij wel op gespannen voet met de afspraken die daarover met de individuele korpsen zijn gemaakt. Het merendeel van de korpsen komt in de eerste volle kalenderjaren die met het RVHT worden gewerkt (in belangrijke mate) niet aan die taakstelling. De registratie van het CJIB en het Parket-Generaal van het OM vormen in dit verband goede bronnen van informatie voor de uitvoering van de convenanten met de korpsen.

## 6.5. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Het onderzoek naar de politieke verkeerstaak is op basis van de informatie uit de korpsen uitgekristalliseerd in een landelijk beeld. Dit beeld wordt gekenmerkt door uiteenlopende opvattingen over taken, organisatievormen en de verschillende invulling van participatievormen met derden. Er is geen uniform verkeersbeeld, terwijl het integrale en ook regio-overstijgende karakter van het verkeersbeleid een belang zou veronderstellen bij congruentie ten aanzien van de politieke verkeerszorg. Tegen deze achtergrond en in het perspectief van de discussie over kwaliteitskenmerken en indicatoren van de politieke verkeerstaak hebben de conclusies en aanbevelingen een algemeen karakter. Zij dienen vooral als aanzet voor die discussie en richten zich zowel tot de korpsen als de departementen.

### 6.5.1. VERKEERSTAKEN

Het specialisme 'verkeer' vormt nog steeds een belangrijk onderdeel van de politietaken. Inhoudelijk benoemen de korpsen een kader van politieke verkeerstaken, dat in de loop der tijd niet wezenlijk is gewijzigd. De beoordeling van onderdelen van deze verkeerszorg als 'politie-eigen' taak loopt echter uiteen. Van alle verkeerstaken die zijn benoemd, kan een beperkt aantal op basis van de opvattingen van de korpsen als 'kerntaken' worden aangemerkt. Door initiatieven van buiten de korpsen is het accent vooral op de handhaving door de politie komen te liggen. De projecten die hier aan ten grondslag liggen, geven een duidelijk en uniform kader wat van de korpsen wordt verwacht; de kwantitatieve toename van handhaving (vooral 'snelheid') impliceert overigens navenant groeiende 'administratie'.

Een markering van de verkeerstaak in samenspraak tussen (departementaal) beleid en (politieke) uitvoering kan dienstbaar zijn aan een afbakening van verantwoordelijkheden en mogelijkheden in het brede spectrum van het verkeersveiligheidsbeleid. Dit is in het belang van de korpsen zelf, maar biedt ook een handvat voor de andere participanten binnen 'verkeer'.

### **Aanbevelingen**

- voer een (her)oriëntatie uit op de huidige politieke verkeerstakingen met het oog op een eensluidende afbakening van kerntaken en overige verkeerstakingen;
- bepaal daarbij welke aspecten van de verkeerstaak 'algemeen' zijn en als kerncompetenties gemarkeerd kunnen worden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan wettelijke verplichtingen, externe contacten, interne kwaliteitseisen en sturing op bovenregionale acties.

#### **6.5.2. KWALITEITSKENMERKEN**

Als basis voor toetsing van de kwaliteit van de politieke verkeerstaak kan gebruik gemaakt worden van een referentiekader, waarin kwaliteitskenmerken en indicatoren zijn opgenomen. De ontwikkeling van een dergelijk referentiekader voor 'verkeer' loopt dan in de pas met soortgelijke trajecten binnen andere sectoren van de politiezorg, zoals voor de conflict- en crisisbeheersing<sup>31</sup>. Het initiatief voor het benoemen, uitwerken en vaststellen van dergelijke kwaliteitskenmerken en indicatoren ligt bij de korpsen en – waar noodzakelijk – in samenspraak met de beleidsdepartementen. De Inspectie heeft belang bij de uitwerking in verband met de inrichting van haar toetsingskader. Binnen de PVC is inmiddels een start gemaakt met de discussie over kwaliteitskenmerken en indicatoren. De korpsen hebben in de enquête ook al uitgebreid en uiteenlopend gereageerd op de vraag naar hun ideeën hieromtrent. Het ontwikkelingstraject zal door de Inspectie gevolgd worden. Als eerste aanzet dient deze rapportage, waarin diverse aspecten van de politieke verkeerszorg zijn belicht, die als ingrediënten voor de discussie en verdere uitwerking aangewend kunnen worden. Elementen die in dat kader als leidraad kunnen fungeren zijn bijvoorbeeld een duidelijke invulling van doel en omvang van de verkeerstaak (transparantie), professionaliteit, relatiebeheer (onderhoud van externe contacten en ketenrelaties), paraatheid (organisatie van de verkeers-taak) en sterkte (verdeelsleutel voor personele toedeling).

### **Aanbevelingen**

- beschrijf de verkeerstaak van de politie in een referentiekader, waarin kwaliteitskenmerken zijn opgenomen, die als maatgevende factoren voor een adequate politieke verkeerszorg aangemerkt kunnen worden. Identificeer indicatoren die kunnen dienen als meetinstrumenten voor deze kwaliteitskenmerken.

#### **6.5.3. ORGANISATIE**

De organisatie van de politieke verkeerstaak binnen de korpsen is in beweging. Er is daarbij geen sprake van een uniform concept. De beweging is van centraal naar decentraal en vice versa. De RVHT's hebben thans een centraliserende invloed op de uitvoering van de handhaving, waarbij ook andere ondersteunende verkeerstakingen (weer) naar het regionale niveau zijn getild. De toename van het aantal taakaccenthouders wijst echter op een grotere spreiding van de verkeersfunctie binnen de korpsen, in het bijzonder de basispolitiezorg.

De functie van portefeuillehouder 'verkeer', die in de loop der tijd binnen de korpsen

31 Referentiekader Conflict- en Crisisbeheersing, Expertisecentrum Conflict- en Crisisbeheersing, Ossendrecht, 22 april 2002

gemeengoed is geworden, kan in die interne bewegingen een katalyserende werking hebben. De sturingsmogelijkheden van de functie zijn daarbij essentieel, maar thans nog op uiteenlopende wijze ingevuld. Indien aan de portefeuillehouder ook een externe functie wordt toegekend, is het voor de participanten in 'verkeer' zeker van belang om te weten of en in welke omvang betrokkene met mandaat van de korpsleiding aan tafel zit.

De landelijke structuren van de politie (het NPI en de PVC) worden niet optimaal benut, terwijl zij belangrijke instrumenten kunnen zijn voor de regionale en landelijke beleidsontwikkeling. 'Verkeer' lijkt bij uitstek een beleidsterrein, dat mede vanwege de participatie van meerdere partijen, belang heeft bij inhoudelijke afstemming, beleidsontwikkeling en samenwerking, ook op het gebied van de uitvoering. Een professionele bijdrage van de politie aan het verkeersbeleid is gebaat bij uniforme opvattingen over kennisondersteuning, -ontwikkeling en externe vertegenwoordiging. De deskundigheid op verkeersgebied is daarbij niet beperkt tot het Politie Instituut Verkeer en Milieu van het Landelijk Selectie- en Opleidingsinstituut Politie (PIVM/LSOP), maar is ook binnen de korpsen zelf aanwezig.

### **Aanbevelingen**

- *beschrijf basisvoorwaarden waaraan de organisatie van de verkeerstaak als specialisme herkend kan worden. Een concept waarin de functie van portefeuillehouder, de positionering van ondersteunende taken en de structuur van speciaal op uitvoering gerichte taken zijn opgenomen, kan hierbij als eerste aanzet dienen;*
- *onderzoek in dat kader of er een sleutel nodig is voor de sterktetoedeling aan het specialisme;*
- *investeer in de bestaande landelijke overleg- en ondersteunende structuren van de korpsen (PVC en NPI) met het oog op het verkrijgen van eensluidende opvattingen over doelstellingen en taken van beide instituten;*
- *exploiteer de expertise op verkeersgebied binnen de korpsen en zorg dat deze gedeeld kan worden. Het PIVM/LSOP kan daarin een voortrekkersrol vervullen.*

#### **6.5.4. BELEID**

Overleg en afstemming zijn inherent aan 'verkeer'. De (huidige) politieke aandacht voor verkeersveiligheid raakt daarbij niet alleen lokaal beleid maar heeft met haar landelijke speerpunten ook regio-overschrijdende werking. De korpsen laten invloed van derden, buiten de politie, gelden bij de totstandkoming van het interne verkeersbeleid. Er is sprake van een wisselwerking tussen politie enerzijds en justitie, gemeenten, provincies, departementale onderdelen en belangengroeperingen anderzijds. Hierbij wordt gebruik gemaakt van (beleids)documenten en van de diensten of organisaties zelf. Aandacht voor de communicatie binnen de 'verkeers'-keten over ieders belangen en doelstellingen is hierbij wezenlijk. Politieel verkeersbeleid vraagt om een evenwichtige afweging tussen de invloed van landelijke documenten, regionale en lokale oriëntatie en feitelijke

haalbaarheid. In dit verband wordt gewezen op de kritische noot ten aanzien van de rol van de politie bij de landelijke doelstelling om het aantal verkeersdoden en –gewonden terug te dringen.

De interne beleidsvorming en –uitvoering maken door de beleidsplannen, werkplannen en regelmatige rapportages een planmatige indruk. ‘Verkeer’ manifesteert zich daarbij op alle niveaus binnen de organisatie. Dit betreft eveneens de participatie van leidinggevend en verkeersfunctionarissen in het beleidsproces, die blijkbaar nog meer versterkt kan worden. Hiermee kent de verkeerstaak – ook intern – een groot potentieel aan beleidsinformatie.

De uitvoering van het verkeersbeleid leent zich, gelet op de RVHT's, goed voor het werken in projecten. De invoering van de teams heeft een duidelijke invloed gehad op de structuur en uitvoering van het verkeersbeleid van de korpsen. Het stimuleringsbeleid met exogeen gefinancierde projecten vereist echter zowel aandacht van de betreffende beleidsinitiatoren als van de korpsen zelf met het oog op de continuïteit van het ingezette beleid nadat de projectengelden zijn stopgezet. Daarnaast is de aandacht voor de speerpunten van de teams – tot nu toe – ten koste gegaan van het op peil houden van de repressieve reguliere taakstelling, zoals die op basis van resultaten van voorgaande jaren met de korpsen was afgesproken. De gebruikte registraties bieden in dat kader goede informatie ten behoeve van het inzicht in de resultaten van het (gerichte) verkeerstoezicht.

Een aantal korpsen gebruikt projectstructuren ook voor (andere) gerichte verkeersacties.

### ***Aanbevelingen***

- *bepaal als politie de positie in het integrale beleidsproces (taakafbakening) en beoordeel daarbij de haalbaarheid van doelstellingen die voor rekening van de politie komen. Dit betreft naast het regionaal niveau ook het beleidsproces dat op bovenregionaal, landelijk en internationaal niveau plaatsvindt;*
- *verbeter waar nodig de interne participatie van leidinggevend en verkeersfunctionarissen in het beleidsproces op de verschillende organisatieniveaus en zorg voor borging van hun betrokkenheid;*
- *waarborg de inbedding binnen de korpsen van exogeen gefinancierd (en geïnitieerd) beleid na afloop van de betreffende projecten;*
- *bewaak de planning van het korpsbrede verkeersbeleid en de uitvoering daarvan.*

# Bijlage:

## Convenant Regioplan

### Verkeershandhaving



(naam van de regio)

#### **De ondergetekenden:**

- 1 | Het College van Procureurs-Generaal, te dezen vertegenwoordigd door de heer mr. J. Spee, hoofd van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) hierna te noemen "het BVOM",
- 2 | Het Openbaar Ministerie in het arrondissement (naam arrondissement), te dezen vertegenwoordigd door de hoofdofficier van justitie, de heer mr. (naam hovj) hierna te noemen "het OM", en
- 3 | De Regiopolitie (naam regio), te dezen vertegenwoordigd door de korpschef, de heer (naam kc), hierna te noemen "de politie",
- 4 | De korpsbeheerder van de regiopolitie (naam regio), de burgemeester van de gemeente (naam gemeente kb), de heer (naam kb).

#### **Overwegende,**

- dat de landelijke doelstelling voor de verkeersveiligheid is -25% van het aantal dodelijke en letselongevallen in het jaar 2000 ten opzichte van het peilgemiddelde over 1984-1986 en -50% doden en -40% ziekenhuisgewonden in het jaar 2010 ten opzichte van 1986;
- dat het aantal ernstige verkeersongevallen op de wegen in de regio (naam regio) onaanvaardbaar hoog is;
- dat de op deze wegen geldende maximumsnelheden veelvuldig worden overschreden, dat roodlichtnegaties regelmatig plaatsvinden, het rijden onder invloed en het rijden zonder de vereiste beveiligingsmiddelen (Gordel en Helm) te vaak voorkomt;
- dat de ernst van de ongevallen in sterke mate wordt vergroot door overschrijding van de maximumsnelheid, het rijden door rood licht, het rijden onder invloed en het rijden zonder de vereiste beveiligingsmiddelen;
- dat het gewenst is maatregelen te nemen om te komen tot een rijgedrag waarbij de maximumsnelheid in acht wordt genomen en roodlichtnegaties, rijden onder invloed en het rijden zonder de vereiste beveiligingsmiddelen niet of nauwelijks voorkomen;
- dat infrastructurele maatregelen op korte termijn niet zijn te realiseren;
- dat juridische handhaving van de maximumsnelheid, het rijden door rood licht en rijden onder invloed belangrijk is en dat dit derhalve op andere wijze dient te worden gerealiseerd;
- dat daartoe het "regioplan verkeershandhaving (naam regio)" is vastgesteld;

- dat het regioplan deel uit maakt van dit convenant;
- dat het BVOM bereid is financiële middelen ter beschikking te stellen;
- dat de regiopolitie bereid is deze middelen aan te wenden om de in het regioplan gestelde doelen te realiseren;
- dat het OM bereid is de uit het regioplan voortvloeiende zaken adequaat af te werken;
- dat de korpsbeheerder bereid is zijn medewerking te verlenen aan de uitvoering van het regioplan;
- dat het gewenst is tussen het BVOM, het OM, de politie en de korpsbeheerder nadere afspraken te maken.

***Komen overeen als volgt,***

***artikel 1* | TAKEN / VERANTWOORDELIJKHEID**

- 1.1 | Het BVOM zal gedurende de in artikel 7.1 genoemde looptijd van dit convenant de benodigde financiële middelen ter beschikking stellen (zie artikel 2).
- 1.2 | Het OM draagt zorg voor een adequate verwerking van de uit het regioplan voortkomende WAHV beroepschriften en strafzaken.
- 1.3 | De aan het OM voor het regioplan toegewezen mensen en middelen zullen worden aangewend ter verwerking van de uit het regioplan voortvloeiende beroepschriften en strafzaken.
- 1.4 | De politie zal de door het BVOM ter beschikking gestelde financiële middelen aanwenden ter bereiking van de doelen, vermeld in het regioplan. De politie zal bovenop haar reguliere taakstelling, zich maximaal inzetten om te komen tot de minimaal afgesproken hoeveelheid controle-uren. Voor het regiokorps (naam regio) gelden de volgende inspanningsverplichtingen:
- Snelheidscontrole (mobiel, kenteken): 200 uur per week
  - Snelheidscontrole (vast, kenteken): 350 uur per week
  - Roodlichtcontrole (vast, kenteken): 280 uur per week
  - Surveillance op alcohol, gordel en helm: 140 uur per week
- Het betreft effectieve controle uren, exclusief aan- en afrijtijden. In geval van automatische kentekenregistratie gaat het om radar aan - radar uit.
- 1.5 | De politie zal er op toezien dat uitgevoerde controles op een effectieve en efficiënte manier plaatsvinden. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat minimaal de volgende aantallen jaarlijks gerealiseerd worden:

	Taakstelling regioplan
Aantal pv's snelheid	200.000
Aantal pv's roodlicht:	6.000
Aantal pv's gordel:	6.000
Aantal pv's helm:	6.000
Aantal pv's alcohol:	600

Voorwaarde is dat de politie haar reguliere taakstelling betreffende verkeershandhaving in het kader van de basispolitiezorg voortzet en minimaal op het peil van 1998/1999 handhaaft. Voor het regiokorps (naam regio) betekent dit de volgende jaarlijkse taakstelling:

	Taakstelling regulier
Aantal pv's snelheid:	xxxxxx
Aantal pv's roodlicht:	xxxx
Aantal pv's gordel:	xxxx
Aantal pv's helm:	xxxx
Aantal pv's alcohol:	xxx

Zolang de in het regioplan geformuleerde doelstellingen niet zijn gehaald, is het aantal processen-verbaal c.q. beschikkingen taakstellend.

Indien de reguliere taakstelling niet wordt gerealiseerd, zullen de tekorten gecompenseerd moeten worden met extra opbrengsten uit het regioplan.

Indien de inspanningsverplichting en de taakstelling regioplan niet worden gerealiseerd zal worden gekort op de begroting van het daaropvolgende jaar en/of op de gelden van de zogenaamde pv-financiering.

## *artikel 2* | **BEGROTING**

- 2.1 | De politie zal, alvorens de financiële middelen door het BVOM aan de politie ter beschikking worden gesteld, een begroting opstellen waarin de kosten ten behoeve van het project gespecificeerd worden weergegeven.
- 2.2 | De door de politie opgestelde begroting zal door het BVOM zo spoedig mogelijk worden getoetst aan de "procedure regioplan". Deze procedure maakt deel uit van dit convenant.
- 2.3 | Het BVOM zal, na toetsing van de begroting aan de procedure regioplan, zo snel mogelijk een beslissing nemen. Indien het BVOM akkoord gaat met de begroting bericht zij de politie hiervan middels de zogenaamde toekenningsbrief.
- 2.4 | Het BVOM zal ervoor zorgdragen dat de financiële middelen zo spoedig mogelijk worden overgemaakt naar de politie op een nader te noemen bankrekening. De betaling zal per halfjaar op of omstreeks 1 april en 1 oktober plaatsvinden.

### artikel 3 | **PERSONEEL**

- 3.1 | De operationele aansturing van het aan te nemen personeel zal, in overleg met het OM plaatsvinden door de politie.
- 3.2 | De aan te stellen personeelsleden dienen te voldoen aan de eisen gesteld door de politie.
- 3.3 | De regionale politiekorpsen hebben de inspanningsverplichting om de aangestelde personeelsleden aan het eind van de contractduur binnen het korps een andere gelijkwaardige functie te geven. Indien dit niet lukt staat het Ministerie van Justitie garant voor een wachtgeldregeling.

### artikel 4 | **UITVOERING**

- 4.1 | Er zal door de politie, het OM en het BVOM, ter bereiking van de doelen vermeld in het regioplan, voortdurend worden samengewerkt / overlegd en de verschillende werkzaamheden zullen worden afgestemd.
- 4.2 | Er zal door de politie in nauw overleg gewerkt worden met de begeleidingsgroep, waarin de wegbeheerders, de lokale en provinciale overheden en de relevante belangengroepen vertegenwoordigd zijn. In deze begeleidingsgroep vindt afstemming plaats over de uitvoering van het regioplan en andere relevante ontwikkelingen op het terrein van de verkeersveiligheid, zoals Duurzaam Veilig en educatieve activiteiten. Hierbij wordt nagegaan of de gesignaleerde gevaarlijke trajecten en blackspots uit het regioplan na verloop van tijd op een andere manier ingericht kunnen worden. Handhaving blijft immers een sluitstuk.
- 4.3 | De uitvoering van het regioplan vindt plaats onder aansturing van een projectleider van de politie, die exclusief is vrijgesteld voor het regioplan. De voorwaarden zijn nader uitgewerkt in het regioplan.
- 4.4 | Ten behoeve van de radarcontroles en de controles op het gebruik van de beveiligingsmiddelen, zal het BVOM (onder andere) de daartoe benodigde opsporingsapparatuur (camera's en alcoholtesters) in bruikleen geven aan de politie. De politie draagt zorg voor (ver)plaatsing en (tijdige) ijking van de apparatuur.
- 4.5 | De politie draagt zorg voor het verwisselen van de films en het uitlezen hiervan.
- 4.6 | De geconstateerde overtredingen zullen worden verwerkt in een geautomatiseerd bekeuringsafhandelingsstelsel. De politie zorgt er voor dat aan de in het kader van het project opgelegde beschikkingen/processen-verbaal een code wordt toegekend, zodat het BVOM aan de hand van door het Centraal Justitieel Incassobureau te leveren cijfers de voortgang van het project kan volgen.

## **artikel 5 | EVALUATIE/VERANTWOORDING**

- 5.1 | Jaarlijks vindt een formele evaluatie plaats tussen de convenant partners. De evaluatie wordt uitgevoerd door BVOM. De eerste evaluatie vindt plaats in februari 2000. Tevens zal elk jaar worden bezien of de verhouding beschikbaar personeel en middelen in overeenstemming is geweest met de afgesproken taakstelling.
- 5.2 | De politie legt ten minste drie keer per jaar schriftelijke verantwoording af aan het BVOM en het OM, zowel voor wat betreft de voortgang van het project (aantal gecontroleerde voertuigen, aantal geconstateerde overtredingen etc.) alsmede voor wat betreft de ontvangen financiële middelen.
- 5.3 | De financiële verantwoording (inclusief accountantsverklaring) van het project zal achteraf plaatsvinden op de werkelijk gemaakte kosten, met dien verstande dat tekorten niet worden aangevuld en niet gebruikte financiële middelen worden terugbetaald. De financiële verantwoording betreft zowel uitgaven voor onderhoud, leasekosten ed. als inzet personeel.
- 5.4 | Een en ander laat onverlet de gezagsverhoudingen zoals die voortvloeien uit de Politiewet 1993.

## **artikel 6 | REGISTRATIE, MONITORING, ONDERZOEK EN EVALUATIE**

- 6.1 | De uit de uitvoering van dit convenant voortvloeiende intensivering van de verkeershandhaving zal worden benut om de professionalisering van de verkeershandhaving een extra impuls te geven. Belangrijk instrument daartoe is de systematische monitoring en evaluatie van alle inspanningen en effecten van die inspanningen, alsmede het bewust variëren in de toe te passen handhavingsstrategie en handhavingstactieken.
- 6.2 | De politie verplicht zich systematische en ordelijke registraties bij te houden van de geleverde inspanningen, alsmede van de gehanteerde handhavingsstrategieën en handhavingstactieken en, deze aan het BVOM ter beschikking te stellen.
- 6.3 | Het BVOM zal hierover regelmatig feedback geven, ook vergelijking met resultaten uit andere regio's, waar soortgelijke regioplannen in uitvoering zijn genomen.
- 6.4 | Om verdere kennisopbouw mogelijk te maken met betrekking tot de meest effectieve en meest efficiënte manieren van handhaving zal het BVOM ook voorstellen ontwikkelen voor handhavingsstrategieën en handhavingstactieken, gekoppeld aan bepaalde onderzoeksvragen.
- 6.5 | De politie verplicht zich deze voorstellen zo goed mogelijk uit te voeren, zodat het lerend effect van de, uit dit convenant voortvloeiende intensivering van de verkeershandhaving zo groot mogelijk wordt.
- 6.6 | Teneinde het belang van deze impuls tot verdere professionalisering te onderstrepen, behoudt het BVOM zich het recht voor, om -na overleg met het OM- bij in gebreke blijven van de politie op de hierboven beschreven afspraken, een korting toe te passen, op de overeengekomen, door het BVOM aan de politie ter beschikking te stellen financiële middelen.

artikel 7 | **LOOPTIJD / OPZEGGING / ONVOORZIENE OMSTANDIGHEDEN**

7.1 | Dit convenant werd voor het regioplan (naam regio) aangegaan met ingang van 1 juli 1999 en eindigt op 1 juli 2003.

7.2 | Dit convenant kan niet tussentijds worden opgezegd.

7.3 | Partijen zullen in geval van problemen of geschillen bij de uitleg of uitvoering van dit convenant zich tot het uiterste inspannen om in goed overleg tot overeenstemming ter zake te komen.

Aldus overeengekomen en in viervoud opgemaakt en ondertekend te (naam gemeente kb), de dato (datum ondertekening convenant).

Het College van Procureurs-Generaal  
namens deze,

De Hoofdofficier van Justitie te  
(naam arrondissement),

Mr. J. Spee

(naam hovj)

De Korpschef van de regiopolitie  
(naam regio),

De Korpsbeheerder, Burgemeester te  
(naam gemeente kb),

(naam kc)

(naam kb)

## ***Procedure Regioplan Verkeershandhaving***

### **I *Financieel***

- 1 | Een door de korpschef(s) van de regio(s) waarbinnen een regioplan verkeershandhaving wordt uitgevoerd, ondertekende begroting dient te worden ingediend bij het hoofd van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie. In deze gespecificeerde begroting dienen onder andere de kosten voor de navolgende posten te worden weergegeven:
  - personeel;
  - materiële component personeel;
  - lease-auto's;
  - verbindingsmiddelen en automatisering;
  - films en ontwikkelkosten;
  - huisvesting.
- 2 | Nadat het hoofd van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie de ingediende begroting heeft getoetst, ontvangt de korpschef een toewijzingsbrief waarin per post het bedrag staat aangegeven welk bedrag daarvoor in dat jaar beschikbaar wordt gesteld.
- 3 | Aan de toekenning van de financiële middelen aan een regiopolitiekorps voor het opzetten en uitvoeren van een regioplan worden de navolgende voorwaarden verbonden:
  - er dient binnen de financiële administratie een aparte kostenplaats te worden gecreëerd, onderverdeeld in kostensoorten in relatie met de toekenning;
  - er dient per kwartaal een rapportage over de inzet van de toegekende middelen te worden gegeven;
  - de vaste activa (radarpalen / camera's) krijgt de politie in bruikleen van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie;
  - na beëindiging van het project vindt er accountantscontrole op de gehele begroting plaats;
  - er wordt afgerekend op werkelijk gemaakte kosten, doch niet meer dan het toegezegde bedrag, na vaststelling van de financiële verantwoording dienen overschotten dan ook te worden teruggeboekt naar het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie.

### **II *Inhoudelijk***

- 1 | In een convenant dat het hoofd van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie namens het College van Procureurs-Generaal sluit met de HOvJ(s) en de korpschef(s) binnen wiens arrondissement(en) respectievelijk politieregio(s) een regioplan wordt uitgevoerd, worden afspraken gemaakt over het aantal op te maken processen-verbaal / beschikking en de verwerking daarvan.
- 2 | De regioplannen komen niet in plaats van, maar naast de projecten verkeershandhaving. Voor de in het kader van deze laatstgenoemde projecten opgemaakte processen-verbaal / beschikkingen ontvangt de politie voor een per regio afgesproken aantal bovenop het basisaantal van 1992 opgemaakte proces-verbaal / beschikking een financiële vergoeding. Voor de regioplannen is deze financiering per proces-verbaal / beschikking niet van toepassing.

# Bijlage:

## Overzicht externe opleidingen en opleidingen in eigen beheer



Overzicht externe opleidingen en opleidingen in eigen beheer				
	cursist in eigen korps	cursist PIVM/LSOP	kerninstructeur in eigen korps	kerninstructeur PIVM/LSOP
elementaire verkeerskunde	2	19	1	0
parkeren	0	13	0	0
BABW	2	21	1	1
veiligheid verkeerscontroles	4	11	1	0
verkeersmanagement	0	20	0	0
GVT-projecten	1	14	1	0
regelgeving verkeer	10	14	4	5
regelgeving vervoer	4	14	1	1
verkeersregelaars en -brigadiers	7	7	6	12
ademanalyse	11	7	6	18
ongevalbehandeling	3	20	2	2
ongevalsanalyse	0	22	0	1
Recon	0	21	0	1
voertuigonderzoek	0	22	0	1
primaire rijopleiding auto	4	13	3	3
aanvullende rijopleiding auto	2	18	1	1
specialistische rijopleiding auto	0	17	1	0
primaire rijopleiding motor	0	21	1	1
aanvullende rij- en surv. opl. motor	1	21	1	0
waarnemer snelheidscontrole	8	17	6	5
brom- en snorfietsen	6	13	5	3
remvertragingmeter	1	19	1	1
vervoer gevaarlijke stoffen	0	15	0	0
afvalstoffentransport	0	15	0	0
andere	0	2	2	0

# Bijlage:

## Overzicht score interne participatie in het beleidsproces



Overzicht score interne participatie in het beleidsproces								
	korpsniveau				divisie/dienstoniveau			
	feitelijk		wenselijk		feitelijk		wenselijk	
	respons	score	score	respons	respons	score	score	respons
Korpschef	25	6,9	7,3	24	12	5,0	5,3	15
portefeuillehouder	25	8,5	9,1	25	16	7,5	7,8	15
beleidsmedewerker	19	7,9	8,5	20	12	7,6	7,5	14
divisiechef/diensthofd	16	6,7	7,0	16	16	7,9	8,0	16
districtschef	19	6,5	7,2	17	10	3,5	6,1	12
chef afdeling/basiseenheid	16	4,0	4,8	15	11	3,2	4,6	12
wijkagent	16	2,5	3,9	16	12	1,9	2,9	12
chef RVHT	20	6,8	6,7	18	13	6,0	6,5	13

Overzicht score interne participatie in het beleidsproces								
	district				afdeling/basiseenheid			
	feitelijk		wenselijk		feitelijk		wenselijk	
	respons	score	score	respons	respons	score	score	respons
Korpschef	15	4,7	5,6	16	17	3,4	4,1	17
portefeuillehouder	17	6,7	6,9	18	16	4,5	5,9	17
beleidsmedewerker	12	6,8	6,2	13	13	5,3	5,1	14
divisiechef/diensthofd	10	4,5	5,1	12	11	2,4	4,1	13
districtschef	20	7,9	8,5	19	16	6,7	6,8	15
chef afdeling/basiseenheid	14	6,5	7,6	16	23	8,3	9,2	23
wijkagent	14	4,5	5,9	16	21	6,1	7,8	23
chef RVHT	17	5,9	5,7	16	17	5,6	6,2	17

Overzicht score interne participatie in het beleidsproces				
	RVHT			
	feitelijk		wenselijk	
	respons	score	score	respons
Korpschef	18	5,5	4,8	18
portefeuillehouder	20	8,1	8,2	20
beleidsmedewerker	13	7,6	7,2	17
divisiechef/diensthofd	13	6,5	6,2	13
districtschef	15	4,3	6,2	15
chef afdeling/basiseenheid	16	3,6	5,8	17
wijkagent	25	2,6	4,3	17
chef RVHT	15	9,5	9,8	22

Toelichting: score participatie in het eigen beleidsproces, 0-2 niet; 2-4 weinig; 4-6 niet veel en niet weinig; 6-8 veel; 8-10 zeer veel

# Bijlage:

## Overzicht score externe participatie beleidsproces



Overzicht score externe participatie beleidsproces					
	korpsbeleid	divisie/ dienst beleid	districts beleid	beleid afdeling / basiseenheid	beleid RVHT
Regionaal College	6,8	2,4	3,6	3,1	4,1
Arrondissementsparket OM	7,7	6,5	6,7	5,1	7,9
BVOM	5,9	5,8	2,7	2,7	9,0
gemeente (verkeersbeleid)	3,9	2,4	5,0	6,3	5,1
gemeente ( wegbeheerder)	3,2	2,6	4,4	5,9	5,7
provincie (verkeersbeleid)	4,5	2,9	3,7	2,8	5,5
provincie (wegbeheerder)	3,5	2,9	3,8	3,2	5,8
ROV	5,3	4,9	4,1	3,3	6,5
waterschap (verkeersbeleid)	2,5	2,2	2,6	2,2	2,1
waterschap (wegbeheerder)	2,5	1,9	2,2	2,2	2,5
Rijk (verkeersbeleid)	4,8	3,9	3,2	2,7	4,0
Rijk (wegbeheerder)	4,0	3,5	3,1	3,0	3,6
KLPD	3,5	2,7	2,3	2,9	3,0
PIVM/LSOP	3,7	2,4	2,4	2,9	2,9
NPI	4,1	3,0	2,4	2,4	2,8
PVC	5,4	4,7	2,9	2,7	3,4
anders	3,8	5,0	4,7	5,0	3,8

Toelichting: score participatie in beleidsproces, 0-2 niet; 2-4 weinig; 4-6 niet veel en niet weinig; 6-8 veel; 8-10 zeer veel

## Bijlage: Lijst met afkortingen



ANWB	Algemene Nederlandse Wielrijdersbond
AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat
BABW	Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer
BNP	Beleidsplan Nederlandse Politie
BVOM	Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CJIB	Centraal Justitieel Incasso Bureau
fte	fulltime equivalent
IBO-V	Interdepartementaal Beleidsoverleg-Verkeer
KLPD	Korps Landelijke politiediensten
LPB	Landelijke Politiebrief
LSOP	Landelijk Selectie- en Opleidingsinstituut Politie
NPI	Nederlands Politie Instituut
NVV	Nationaal Verkeers- en Vervoersplan
OM	Openbaar Ministerie
PIVM	Politie Instituut Verkeer en Milieu
POV	Provinciaal Overleg Verkeer
PVC	Politie Verkeerscommissie
RVHT	Regionaal Verkeershandhavingsteam
ROV	Regionaal Overlegorgaan Verkeer
SWAB	Samen werken aan bereikbaarheid
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
WAHV	Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften
Wim-NI	Weigh-in-motion

# *Bijlage:*

## *Samenstelling onderzoeksteam*



- Mr. W.M. Van Andel
- A. Roskam
- drs. B.J.A. Oude Hengel
- drs. R.J.J. Lucardie
- drs. L.J.M. Koolen

