



## Integrale Verkeershandhaving Zeeland

# Samenwerking ligt op koers

### Samenvatting

Levert een betere samenwerking tussen wegbeheerders, politie en het openbaar ministerie winst op voor de verkeersveiligheid? Deze vraag heeft centraal gestaan in de pilot Integrale Verkeershandhaving Zeeland (IVZ) van de stuurgroep Interdepartementaal Bestuurlijk Overleg-Verkeershandhaving (IBO-V). Eind 2002 legden het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland, alle wegbeheerders, politie en het openbaar ministerie (OM) in Zeeland afspraken vast in een bestuursovereenkomst. Verbeteren van de samenwerking zou moeten leiden tot efficiënter en effectiever gebruik van handhaving, infrastructuur en communicatie.. en minder verkeersslachtoffers. Samenwerken in Zeeland gaat steeds beter met een effectievere en efficiëntere inzet van handhaving en infrastructurele maatregelen.

Drs. M.A. Huysse

### Inleiding

Na introductie van het Startprogramma Duurzaam Veilig waren de wegbeheerders volop aan het investeren in de infrastructuur. Voor volledig duurzaam veilige inrichting was helaas onvoldoende budget beschikbaar. Verkeershandhaving bleek hard nodig om verkeersveiligheidswinst te kunnen boeken. De Verkeershandhaving-

teams deden in 1999 hun intrede. Bestuurlijke boete ging niet door, maar IBO-V kreeg opdracht om te onderzoeken of verbetering van de samenwerking tussen de bestuurlijke en strafrechterlijke kolom tot een efficiëntere inzet van verkeershandhaving kan leiden. In Zeeland (IVZ) en Utrecht werden proefprojecten gestart.

## Periode voor IVZ

Vooraf op ambtelijk uitvoerend niveau werkten politie en wegbeheerders in Zeeland samen. Structureel overleg op bestuurlijk niveau tussen wegbeheerders, politie en het openbaar ministerie exclusief over verkeershandhaving bestond echter niet. Er was weinig inzicht in elkaars besluitvormingsprocessen, laat staan dat partijen invloed op elkaars besluiten hadden. Men kende elkaars plannen onvoldoende en van afstemming was nauwelijks sprake. Ook het informeren over resultaten van activiteiten gebeurde slechts mondjesmaat. Kortom, er was weinig bereidheid om beleidsinformatie te delen.

Volgens de wegbeheerders gingen het OM en politie veel te weinig in op verzoeken voor handhaving op met name 30 km/uur en 60 km/uur wegen en focusten ze zich te veel op het halen van PV's in plaats van op het bereiken van gedragseffecten. Het OM en de politie op hun beurt vonden dat de wegbeheerders veel meer konden doen aan duurzaam veilig inrichten en wel erg gemakkelijk hun verkeersveiligheidsprobleem op de stoep van OM en politie deponeerden. Veel voorkomend overtredingsgedrag was ook logisch als je kijkt naar de inrichting van de weg.

Partijen voelden geen gezamenlijk verkeersveiligheidsprobleem, waardoor een integraal beleid niet van de grond kon komen. Zij waren huiverig voor inmenging op voor hun relevante beleidsterreinen.

## Bestuursovereenkomst

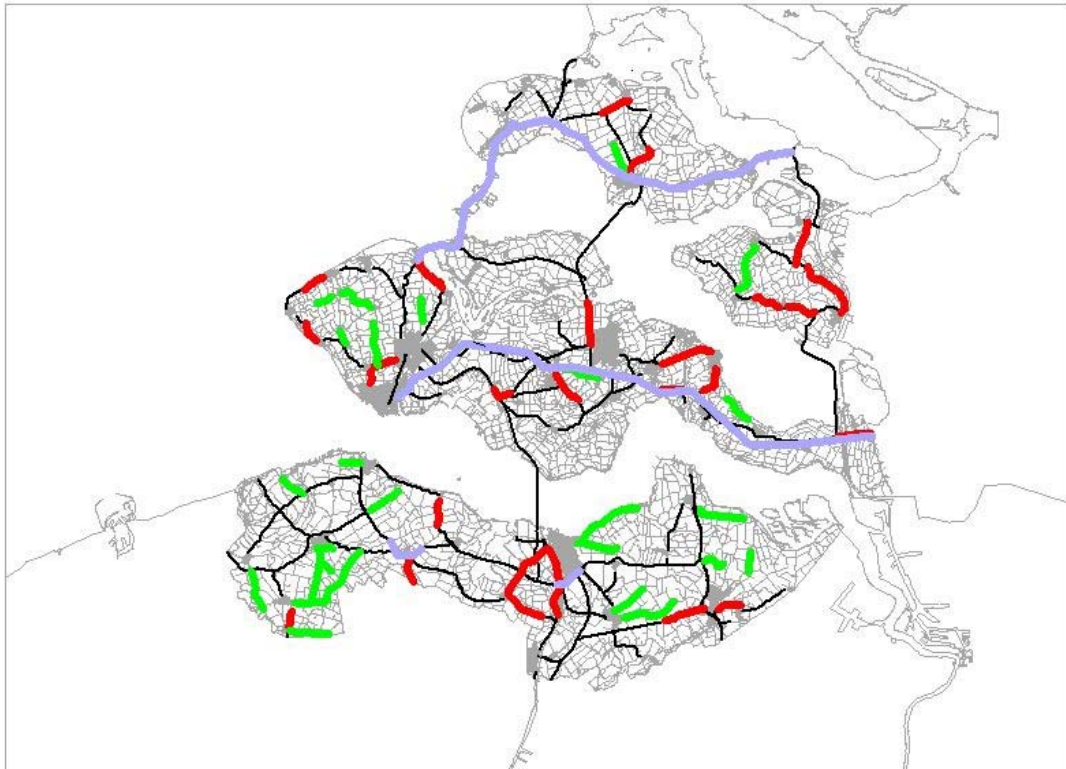
Ruim een jaar voorbereiding was nodig om alle partijen te laten instemmen met de bestuursovereenkomst. Geen overbodige luxe aangezien 20 partijen (ROVZ, OM, politie, 13 gemeenten, provincie, Rijkswaterstaat en beide waterschappen) moesten wennen aan bemoeienis van anderen en overtuigd moesten worden van de meerwaarde van de voorgestelde aanpak. Het openbaar ministerie en het ROVZ waren de initiatiefnemers. Uiteindelijk lag er een voorstel waarvan iedereen dacht dat het wel zou kunnen werken.

## Inhoud

Wat werd er geregeld? Belangrijke voorwaarde was het behoud van de eigen beleidsautonomie. Aan bestaande bevoegdheden is niet getornd. Besluitvorming over de organisatie en inzet van middelen in het kader van verkeershandhaving bleven een exclusief domein van justitie en politie. Voor wegbeheerders gold hetzelfde voor de infrastructuur. In eerste instantie had de bestuursovereenkomst betrekking op alle verkeershandhaving van de Politie Zeeland. Later is dit bijgesteld en ging het om alle handhaving door de Verkeerspolitie Zeeland (voorheen het Verkeershandhavingsteam). De structuur van de projectorganisatie werd vastgelegd. Het secretariaat van het ROVZ kreeg het projectleiderschap. Groot voordeel was dat bestaande ROVZ netwerken gebruikt konden worden. Op strategisch niveau werd het Strategisch Overleg in het leven geroepen. Voorzitter werd de gedeputeerde verkeer en vervoer tevens voorzitter ROVZ. Verder zijn in de pilotperiode de hoofdofficier van justitie, een stafvertegenwoordiger van politie, HID van Rijkswaterstaat Zeeland, de voorzitter van de Zeeuwse Gemeenten en de beide dijkgraven en de projectleider van het ROVZ aangeschoven. Op tactisch niveau is de Taakgroep, het ambtelijk voorportaal van het Strategisch Overleg, van start gegaan. Het openbaar ministerie leverde de voorzitter. De overige leden zijn vertegenwoordigers van dezelfde partijen als in het Strategisch Overleg uitgezonderd de gemeenten die door drie mensen waren vertegenwoordigd en een adviseur namens het BVOM. Op operationeel niveau werden drie regionale verkeersveiligheidsoverleggen (RVO's) van het ROVZ benut. Bij de vorming van de RVO's is de geografische indeling van de politiedistricten als uitgangspunt genomen (Walcheren, Oosterscheldebekken en Zeeuws-Vlaanderen). Binnen deze regio's nemen het ROVZ, alle inliggende gemeenten, één van beide waterschappen, Rijkswaterstaat, Provincie, politie, de Koninklijke Marechaussee en 3VO aan het overleg deel. Het OM participeert niet. De aanpak van verkeersonveiligheid is gebaseerd op de HelmGRAS-thema's van de Verkeerspolitie Zeeland. Gestart is met

de ontwikkeling van plannen van aanpak voor snelheid binnen en buiten de bebouwde kom. Ook voor rijden onder invloed, helmgebruik, gordelgebruik en rijden door roodlicht zijn plannen opgesteld. De aandacht is vooral uitgegaan naar snelheid binnen en buiten de bebouwde kom. Te hard rijden is niet alleen objectief

gezien een van de grootste verkeersonveiligheidsproblemen, maar ook krijgen wegbeheerders de meeste klachten hierover. Wegbeheerders konden op basis van een door alle partijen onderschreven methodiek de meest risicovolle locaties aangeven.



IVZ-handhavingstrajecten buiten de bebouwde kom op **rijkswegen**, **provinciale wegen** en **waterschapswegen**

Vervolgens hebben het OM en de politie ingestemd met de locatiekeuzes. Onderzocht is of deze voldeden aan de eisen van handhaafbaarheid. Het BVOM heeft hiervoor een uitgebreid protocol opgesteld. In totaal zijn in heel Zeeland zo'n 120 IVZ-locaties opgenomen in de planning van de Verkeerspolitie Zeeland. Last but not least zijn afspraken gemaakt over de evaluatie van het project. Deze voorzag zowel in een nulmeting als in een nameting. Niet alleen het proces van samenwerken maar ook de effecten van maatregelen op het verkeersgedrag worden bekeken.

## Resultaten

Kijkend naar de hoofddoelstelling is er geen direct verband te leggen tussen de afname van dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers en de inspanningen van IVZ. De afgelopen jaren is er wel sprake van een forse daling, maar zijn er te veel onafhankelijke variabelen, die een mogelijk verband vertroebelen. Wel is de overtuiging van de participanten dat (handhaving)maatregelen op de meest onveilige locaties en trajecten haar vruchten wel af moeten werpen. Alle IVZ partners in het Strategisch Overleg en de Taakgroep hebben unaniem en volmondig ja gezegd tegen voortzetting van IVZ. Blijkbaar ziet men voor de toekomst voldoende meerwaarde en kansen. De

scepsis die bij aanvang van het project bestond is grotendeels verdwenen. Terugblikkend vallen de volgende aspecten op. Er is nu een structureel bestuurlijk en ambtelijk verkeershandhavingoverleg. Wegbeheerders hebben hun meest verkeersonveilige wegen en locaties aan kunnen leveren op basis van door alle partijen onderschreven criteria Na instemming van de politie en het Openbaar Ministerie met de locatiekeuzes wordt hier op snelheid gehandhaafd en vervolgd. Hieronder vallen ook 30 km en 60 km/u wegen. Op waterschapswegen vond 20% van de snelheidshandhaving buiten de bebouwde kom plaats. Voorheen was dit niet bespreekbaar. Op infrastructureel gebied hebben de wegbeheerders aangegeven wat zij doen op korte en middellange termijn om de verkeersveiligheid te bevorderen. De focus van het project lag op snelheidsbeheersing. De overige HelmGRAS thema's krijgen in het vervolg van IVZ meer aandacht. Er is tussen OM, politie en wegbeheerders meer openheid en wederzijds begrip ontstaan voor elkaars beperkingen. Transparantie en de bereidheid om oplossingsgericht met elkaar mee te denken hebben de acceptatie van (minder welgevallige) (beleids)beslissingen vergemakkelijkt. Er is geregeld en intensief terugkoppeling van handhavingactiviteiten en het aantal bilaterale contacten tussen politie en wegbeheerders is fors toegenomen. Het OM hoeft niet meer te seponeren, omdat de locaties op voorhand zijn vastgesteld en gescreend zijn op handhaafbaarheid. De politie wordt niet meer bijna dagelijks bestookt met allerlei verzoeken van wegbeheerders voor handhaving. Dit wordt namelijk geregeld in IVZ-verband. De wegbeheerders weten waar ze handhaving mogen verwachten en zijn daarmee verzekerd van handhavinginspanningen op hun wegennet. Handhaving wordt in ieder geval op de meest verkeersonveilige locaties en trajecten uitgevoerd. De politie krijgt steeds meer invloed op de besluitvorming over infrastructurele maatregelen op locatie buiten de BABW-advisering om. Zo zijn op de A58 een aantal maatregelen getroffen op basis van advies van de politie.

Ook is de politie nadrukkelijk bij de toepassing van Essentiële Herkenbaarheid Kenmerken buiten de bebouwde kom betrokken en is ook rekening gehouden met het standpunt van de politie.



*Essentiële Herkenbaarheid kenmerken op de provinciale weg tussen Terneuzen en Belgische grens*

Voor de IVZ-periode lag het niet voor de hand de politie inhoudelijk te betrekken bij de besluitvorming. Het besef is gegroeid dat iedere organisatie slechts voor een deel van de oplossing van het verkeersonveiligheidsprobleem kan zorgen en men elkaar dus hard nodig heeft om het aantal slachtoffers nog verder te laten dalen.

In termen van concrete producten heeft IVZ het volgende opgeleverd:

1. Een bestuursovereenkomst met afspraken over de organisatie van de pilot, het proces en de te boeken resultaten. (Bijv. alle handhaving van de Verkeerspolitie valt onder de werking van de bestuursovereenkomst; iedere partij behoudt haar eigen beleidsverantwoordelijkheid; wegbeheerders hebben invloed op handhavinglocaties en politie op de infrastructuur);
2. Nulmeting en eindevaluatie (verschijnt nog);
3. Data-voor-datacontract tussen BVOM en de Provincie Zeeland: scheppen van digitale uitwisselingsmogelijkheden tussen beide organisaties van gegevens uit het snelheidsmeetnet en van handhavinggegevens (moet nog ondertekend worden);

4. Gezamenlijke methodieken om de meest verkeersonveilige trajecten en locaties te selecteren;
5. 6 plannen voor een integrale aanpak van HelmGRAS overtredingen met in iedere module aandacht voor handhaving, infrastructuur, communicatie en monitoring;
6. Integrale aanpak (toepassen van infrastructurale maatregelen, handhaving en communicatie) van de meest onveilige locaties of trajecten. Dit jaar staan de gehele A58 en 30 km zones in Middelburg (project 4-in-1) op het programma;



A58 'Bocht bij Arnhem'. Plaatsing  
schildborden resultaat IVZ

7. Kwartaalrapportages van de handhavinginzet van de verkeerspolitie Zeeland. Dit geeft informatie over de locaties waar de politie gehandhaafd heeft, het aantal passanten, het aantal overtreders en de inzet in manuren;
8. Publiekscampagne gericht op snelheidsbeheersing;
9. 5 digitale en drie landelijke papieren nieuwsbrieven.

## Lessen

1. In een samenwerkingstraject als IVZ moet door alle partijen binnen de bestuurlijke en strafrechtelijke kolom flink geïnvesteerd worden. Gemiddeld kost de opbouw van een goed functionerend netwerk 2 tot 3 jaar. Het kost gemiddeld op jaarbasis 1 dag voor bestuurders, 5 dagen voor leden van het ambtelijk

2. voorbereidingsoverleg en 80 dagen voor een projectleider
2. Belangrijk is de erkenning van elkaars bevoegdheden en duidelijk afbakenen waar wel over onderhandeld kan worden. In IVZ gold dit voor de handhavinglocaties en enkele aanpassingen van de infrastructuur.
3. Betrek politie en OM bij de voorbereiding van infrastructurale maatregelen;
4. Maak gebruik van bestaande netwerken en versterk deze. In ROVZ-verband was al sprake van enig overleg tussen wegbeheerders, politie en justitie. Dit is verder uitgebreid met een bestuurlijk overleg (Strategisch Overleg). Het ambtelijk overleg (Taakgroep) is versterkt door het betrekken van vertegenwoordigers met mandaat (niveau van afdelingshoofden). Dit om slagvaardig te kunnen werken;
5. Afspraken en bevoegdheden op voorhand schriftelijk laten vastleggen en bevestigen op de hoogste organisatorische niveaus. Dit kan in de vorm van een bestuursovereenkomst. Het biedt de mogelijkheid om partijen op hun verantwoordelijkheid aan te spreken. Het is uiteraard geen garantie voor succes, maar het maakt het lastiger voor partijen zich hieraan te onttrekken.
6. Breng gezamenlijk de verkeersonveiligheid binnen een gebied in kaart en streef naar overeenstemming over onderwerpen die moeten worden opgepakt. Blijf in eerste instantie zo dicht mogelijk bij bestaand beleid. IVZ was niet zover gekomen als we voor andere thema's hadden gekozen dan die van het Verkeershandhavingteam of hadden gestreefd naar nieuwe infrastructurale projecten.
7. Extra aandacht moet uitgaan naar de communicatie met het bestuur en de leiding van OM en de politie. Voor IVZ is dit één van de verbeterpunten. Welke informatie, in welke vorm en wanneer willen bestuurders, politie

en OM deze ontvangen? Dit vraagt maatwerk.

8. Communicatie met de weggebruiker moet zich nadrukkelijker richten op de positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid door de politie en de wegbeheerders. Het imago van

verkeershandhaving moet verbeterd worden. Niet meer “spekken van de staatskas” maar nut en noodzaak moeten de boventoon voeren in de communicatie met weggebruikers. Maak gebruik van bestaande campagnes.