

factsheet



Met elkaar in gesprek over effectieve verkeers- handhaving

kennis
netwerk
spv Strategisch Plan
Verkeersveiligheid

Verkeershandhaving door de politie is een essentieel onderdeel van verkeers-veiligheidsbeleid. Daarom is het belangrijk dat alle betrokken partijen hierover regelmatig samen overleg voeren: waarop gaan we handhaven, waarom, waar en hoe? Toch blijkt dat in de praktijk vaak lastig. Binnen de vaste overlegstructuren van gemeenten, provincies en vervoerregio's staat verkeershandhaving lang niet altijd standaard op de agenda. Ook beschikt niet iedereen over dezelfde informatie en er is vaak te weinig tijd of capaciteit om alle taken op te pakken. Een aantal praktische punten en inspirerende voorbeelden kan helpen om samen in gesprek te gaan.

Verkeersveiligheid wordt voor een belangrijk deel bepaald door verkeersregels: niet te hard rijden, niet door rood rijden, niet appen achter het stuur, enzovoort. Gemeenten kunnen verschillende maatregelen nemen om te zorgen dat verkeersdeelnemers zich aan de regels houden. Je kunt de infrastructuur bijvoorbeeld zo inrichten dat bestuurders 'vanzelf' de juiste snelheid rijden en de gewenste wegen nemen. Ook kun je met voorlichting en educatie specifieke doelgroepen informeren en onderwijzen over veilig gedrag in het verkeer.

Toezicht en handhaving

De politie ziet erop toe dat iedereen zich aan de verkeersregels houdt. Wie de regels overtreedt, kan daarop worden aangesproken of een bekeuring krijgen. Verkeerstoezicht en -handhaving worden uitgevoerd door drie onderdelen van de Nationale Politie:

- de basisteams (voeren de kerntaken van de politie binnen de gemeenten uit)
- de Teams Verkeer (binnen de regionale eenheden)
- de Landelijke Eenheid.

Basisteams en Teams Verkeer

De Nationale Politie bestaat uit een Landelijke Eenheid en 10 regionale eenheden, die zijn verdeeld in 43 districten en 168 basisteams. De basisteams en de Teams Verkeer van de regionale eenheden houden verkeerstoezicht.

Basisteams

De basisteams werken in een gemeente, een deel van een grote gemeente of meerdere kleine gemeenten. Ze zijn verantwoordelijk voor de basispolitietaken: de openbare orde handhaven, criminaliteit bestrijden, strafbare feiten opsporen en hulpverlening bij nood. Ook de verkeershandhaving is een basistaak van de politie. Daarnaast handelen ze ongevallen af en adviseren basisteams de gemeente over verkeersbesluiten.

Teams Verkeer

Elke regionale eenheid van de politie heeft een Team Verkeer. Deze houden zich naast algemene verkeershandhaving ook bezig met handhaving van specifieke verkeerswetgeving, zoals rij- en rusttijden van het wegvervoer. De Teams Verkeer handelen – samen met het onderdeel Ongevallenanalyse van de Forensische Opsporing – ook complexe en ernstige ongevallen af op de wegen die door het werkgebied van hun eenheid lopen. Zij ondersteunen de basisteams waar nodig bij de advisering van gemeenten.



Landelijke prioriteiten

De landelijke prioriteiten van de politie voor verkeer zijn bepaald door de Nationale Politie en het Parket CVOM (Centrale Verwerking Openbaar Ministerie). Daarbij gaat het om de zogenoemde VARAS-feiten: verkeersveelplegers, afleiding, rood licht, alcohol/drugs en snelheid. Daarnaast is er ruimte voor actuele thema's uit de campagnekalender of lokale prioriteiten zoals fietsverlichting.

Deze prioriteiten gelden voor zowel de basisteams als de Teams Verkeer. Daarnaast werkt de politie met het motto: stoppen = blazen. Dat betekent dat in principe bij elke staandhouding een blaastest wordt uitgevoerd. Ook controleert de politie dan het rijbewijs. Deze maatregelen verhogen zowel de objectieve pakkans (de feitelijke kans om gepakt te worden bij een overtreding) als de subjectieve pakkans (de door de weggebruiker ingeschatte kans om gepakt te worden, zie ook de [SWOV-factsheet Verkeershandhaving](#)).

Lokale prioriteiten

Lokaal kunnen ook andere of aanvullende keuzes worden gemaakt. Je kunt dan bijvoorbeeld denken aan extra toezicht op verkeerssituaties rond basisscholen. Voor de basisteams worden die keuzes vooral bepaald in het Integraal Veiligheidsplan van de gemeente. Vervolgens worden ze concreet vormgegeven in het lokale driehoeksoverleg van burgemeester, Openbaar Ministerie (OM) en politie. De Teams Verkeer baseren hun regionale prioriteiten op de regionale handhavingssystemen Verkeer die worden afgestemd in de regionale afstemmingsoverleggen Verkeershandhaving.

Integraal Veiligheidsplan (IVP)

Gemeenten stellen in principe elke vier jaar een beleidsplan op waarin ze aangeven wat de veiligheidsprioriteiten zijn. Meestal zijn daarin vijf beleidsvelden opgenomen: veilige woon- en leefomgeving, bedrijvigheid en veiligheid, jeugd en veiligheid, fysieke veiligheid en integriteit en veiligheid. Verkeersveiligheid valt onder fysieke veiligheid, maar is nog niet in alle integrale veiligheidsplannen opgenomen. Integrale veiligheidsplannen worden vastgesteld door de gemeenteraad en gebruikt als input voor de lokale driehoeksoverleggen. Naast de landelijke prioriteiten, vormen ze de basis voor de jaarplannen van de basisteams. Om structurele aandacht voor verkeershandhaving te waarborgen, is het dan ook van belang om verkeer op te nemen in het Integraal Veiligheidsplan.

Handhavingsplan Verkeer

Elk jaar stellen de Teams Verkeer (en facultatief de basisteams) een Handhavingsplan Verkeer op. Hierin geven ze aan welke vormen van handhaving de politie in hun regio inzet en waar de accenten liggen. Ook wordt vaak (globaal) aangegeven waar er wordt gehandhaafd. In sommige handhavingssystemen staat ook hoe de politie de eigen inzet monitort. De handhavingssystemen zijn gebaseerd op de Leidraad Handhavingsplan Verkeer en het [Addendum Leidraad Verkeershandhaving 2019-2021](#) en worden afgestemd met de verschillende wegbeheerders.



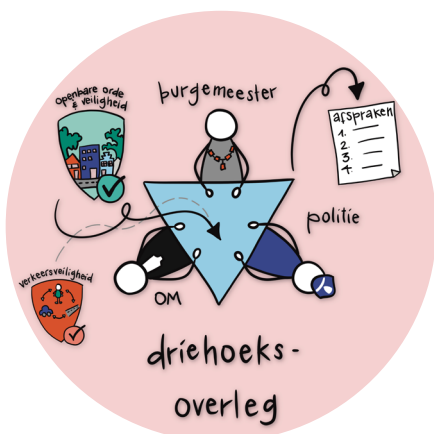


In gesprek over verkeershandhaving

Effectieve verkeershandhaving vraagt om structureel overleg tussen gemeente, provincie (of vervoerregio), openbaar ministerie en politie. Desondanks gebeurt dat in de praktijk lang niet altijd. Waar het in de ene gemeente of provincie al jaren vanzelfsprekend is, staat verkeershandhaving elders lang niet altijd op de vaste overlegagenda's. Toch is het van wezenlijk belang om hierover regelmatig met elkaar in gesprek te gaan: waarop gaan we handhaven, waarom, waar en hoe? En: hoe kunnen we handhaving en andere maatregelen zoals infrastructuur, voorlichting en educatie goed op elkaar afstemmen?

Lokale overlegstructuren

Overleg over verkeershandhaving kan op verschillende niveaus en vanuit verschillende invalshoeken worden georganiseerd. Hieronder zie je hoe de belangrijkste lokale overlegstructuren op het gebied van handhaving en verkeersveiligheid zijn ingericht. Daarna geven we een aantal tips en voorbeelden die kunnen helpen om verkeerhandhaving steviger op deze agenda's te krijgen.



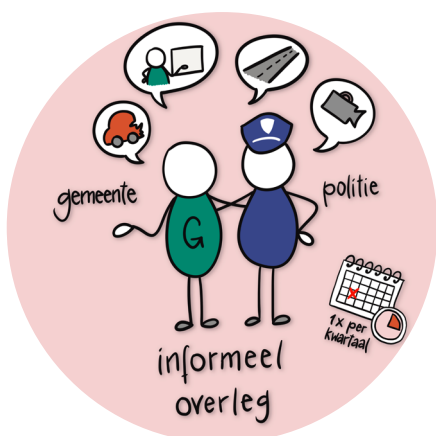
1. Lokaal driehoeksoverleg

De lokale driehoek bestaat uit de burgemeester, de politiechef in dat gebied en de officier van justitie (namens het OM). In het driehoeksoverleg worden afspraken gemaakt over de taakuitvoering en de inzet van de politie. Daarbij gaat het meestal over openbare orde en veiligheid, en soms specifiek over verkeersveiligheidsproblematiek. Er kunnen afspraken gemaakt worden over de prioriteiten van verkeershandhaving, maar ook over de monitoring van de resultaten.



2. Regionaal afstemmingsoverleg

Binnen provincies/vervoerregio's bestaan regionale overleggen waar verkeershandhaving op de agenda staat. Hierin maken de provincie/vervoerregio en de politie op bestuurlijk en ambtelijk niveau afspraken over ieders bijdrage aan verkeersveiligheid. Vaak schuiven ook vertegenwoordigers van gemeenten en het OM aan. De vorm van de regionale afstemmingsoverleggen verschilt per provincie/vervoerregio, soms vinden de overleggen plaats in de Regionale Organen Verkeersveiligheid. Binnen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is afgesproken dat de regionale afstemmingsoverleggen worden opgenomen in de nieuwe [SPV-governancestructuur](#).



3. Informeel overleg

Sommige gemeenten hebben regelmatig overleg met verkeersspecialisten van de politie. Zo praten verkeersveiligheidsambtenaren van de gemeente Peel en Maas elk kwartaal met de politie over actuele verkeersproblematiek. Ze bespreken recente ongevallen, bekijken snelheidscijfers en kijken naar klachten van bewoners. Op basis daarvan worden onder andere afspraken gemaakt over mogelijke infrastructuur- of educatiemaatregelen en prioriteiten op het gebied van handhaving.



Zet verkeershandhaving op de agenda: tips & tricks

De politie-inzet voor verkeershandhaving in jouw gemeente wordt voor een belangrijk deel bepaald in het driehoeks-overleg van burgemeester, politie en OM. Maar de burgemeester (de voorzitter van het overleg) is binnen het gemeentebestuur doorgaans niet de verkeersspecialist: dat is meestal de wethouder die verantwoordelijk is voor verkeer en vervoer.

Daarom is de eerste tip voor gemeenteambtenaren die zich bezig houden met verkeersveiligheid:

💡 Ga in gesprek met de wethouder

Deze kan vervolgens met de burgemeester bespreken hoe verkeershandhaving steviger op de agenda van het driehoeksoverleg kan komen.

Daarnaast zijn er meer wegen die je kunt bewandelen:

💡 Informeel overleg

Overleg regelmatig informeel met de verkeersspecialist van de politie in je regio. Elkaar leren kennen is essentieel om gemakkelijk samen te spreken over de rol van handhaving binnen het verkeersveiligheidsbeleid.

💡 Provinciaal overleg of overleg in vervoerregioverband

Sluit naast de overleggen met lokale politie ook eens aan bij de provinciale overleggen met de politie of het overleg van de vervoerregio. Samenwerking met de provincie kan bijvoorbeeld inzicht geven in de wijze waarop je binnen de regio met elkaar het meest effectief over handhaving kunt communiceren.

💡 De afdeling OOV

Ga – op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau – in gesprek met collega's van de afdeling Openbare Orde en Veiligheid (OOV). Hoe leggen zij beleidsinformatie voor aan het driehoeksoverleg? Is het mogelijk om aan te schuiven bij het ambtelijk vooroverleg voor de driehoek?

💡 Integraal Veiligheidsplan

Bespreek met je OOV-collega's wanneer het Integraal Veiligheidsplan (IVP) wordt herzien en hoe verkeersveiligheid daarin kan worden meegenomen.

💡 Risicogestuurd beleid: onderbouwen met cijfers

Bepaal één of meerdere vaste momenten om de driehoek te informeren over verkeersveiligheidsthema's. Met concrete beleidsinformatie – aantallen slachtoffers, wegen met snelheidsproblemen, onderhoudsplanning voor wegen, klachten van burgers – kunnen handhavingsverzoeken feitelijk worden onderbouwd. De risicoanalyses die gemeenten in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 opstellen, kunnen hierbij behulpzaam zijn.

💡 De gemeenteraad

Informeer ook de gemeenteraad over verkeershandhaving. Wees daarbij zo concreet mogelijk: over de doelstellingen op maatregelniveau (zoals het aantal uren voor verschillende soorten handhaving) en over de gewenste resultaten (zoals een betere naleving van de snelheidslimiet). Een monitor van handhavingsuren en -activiteiten kan de raad daarbij extra ondersteunen.

💡 Eenduidige informatie

Zorg dat alle partijen – OOV-collega's, burgemeester en wethouder, gemeenteraad, politie, OM – over dezelfde informatie beschikken. Zo blijft de discussie eenduidig en voorkom je misverstanden.

Verkeershandhaving en het SPV 2030

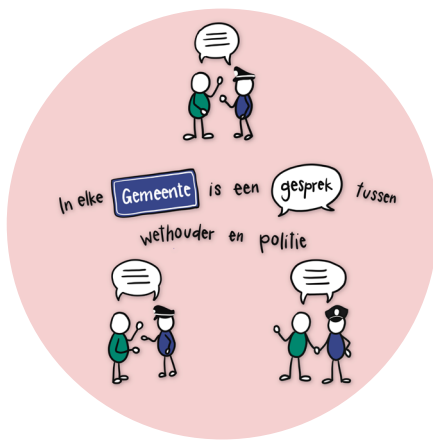
Ook in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is verkeershandhaving een belangrijke maatregel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarom heeft de politie ook een plaats aan de regionale overlegtafels in de nieuwe [SPV-governancestructuur](#), waarin de provincies en vervoerregio's een regierol hebben. Net als in de driehoeks- en andere overleggen kunnen discussies over verkeershandhaving hier feitelijk worden onderbouwd met concrete beleidsinformatie, zoals aantallen slachtoffers, inrichting van de infrastructuur en klachten van burgers. De SPV-risicoanalyses van gemeenten kunnen daarbij helpen.

Voorbeeld uit de praktijk

In de politieregio Midden-Brabant (Tilburg en omstreken) hebben de provincie, gemeenten, politie en OM gezamenlijk een nieuwe structuur opgezet om prioriteiten te stellen voor verkeershandhaving door de basisteams, aanvullend aan de landelijke afspraken. Deze 'PRIOR-lijst Handhaving' is onder meer gebaseerd op data over verkeersongevallen en

snelheidsoverschrijdingen. In elke gemeente gaan de basisteams, de beleidsmedewerkers en de verantwoordelijke wethouder hierover met elkaar in gesprek. De gemeente bekijkt vervolgens welke maatregelen nodig zijn om de betreffende locatie veiliger te maken.

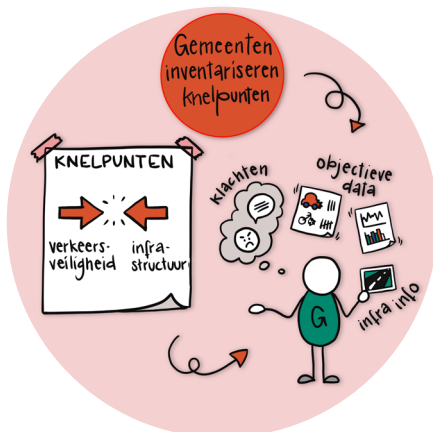
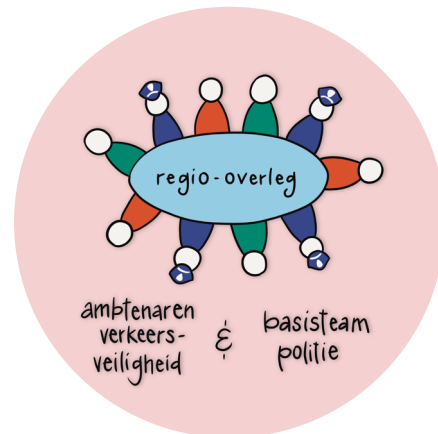
Hieronder zie je hoe deze overlegstructuur in Midden-Brabant is ingericht.



1. In elke gemeente vindt een gesprek plaats tussen de eigen verkeerswethouder en de leidinggevende van het basisteam.

2. Regio-overleg over verkeershandhaving

Er is een regio-overleg over verkeershandhaving met verkeersveiligheidsambtenaren en vertegenwoordigers van de basisteams per gemeente.



3. Inventarisatie van knelpunten

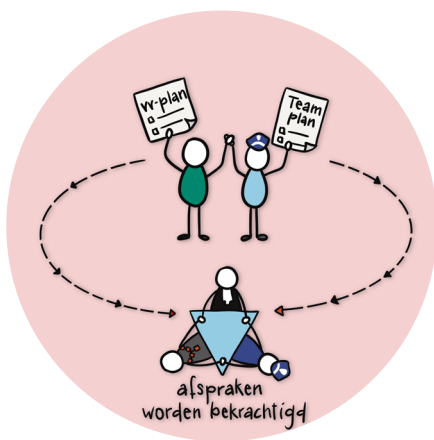
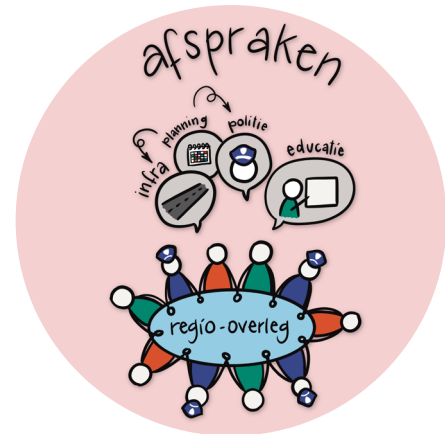
Voor elke gemeente vindt er een inventarisatie van knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en infrastructuur plaats. Dat gebeurt bij voorkeur op basis van een SPV-risicoanalyse en data over recente ongevallen, aantallen slachtoffers, gemeten snelheden, infrastructuur, klachten van burgers et cetera.

4. Afspraken en plannen

De inventarisatie leidt tot:

- afspraken over maatregelen (infrastructuur, planning en onderhoud, 'grijze wegen', voorlichting en educatie) en prioriteiten voor politie-toezicht en -handhaving;
- afspraken over monitoring, resultaten en effecten van maatregelen en handhaving.

De afspraken uit het regionaal overleg worden verwerkt in het verkeersveiligheidsplan van de gemeente en het teamplan van het basisteam. De deelnemers aan het overleg koppelen de afspraken door naar de collega's in het (vooroverleg voor het) driehoeksoverleg.

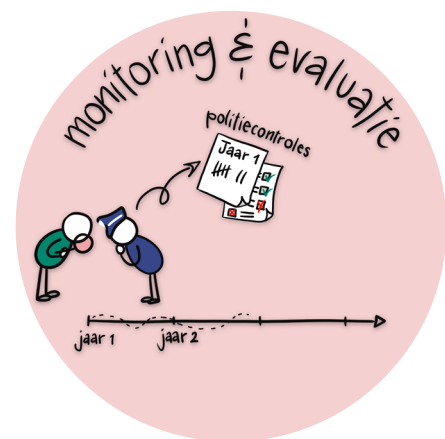


5. Driehoeksoverleg

De plannen en afspraken uit het regionaal overleg worden in het driehoeksoverleg besproken en al dan niet formeel bekrachtigd, afhankelijk van bijvoorbeeld beschikbare capaciteit.

6. Monitoring en evaluatie

In het regionale overleg is afgesproken om de afspraken elk jaar te evalueren. Het bedrijfsprocessysteem van de politie registreert welke politiecontroles hebben plaatsgevonden. Gemeenten krijgen daar een afschrift van. Er zijn voornemens om informatie over deze uitgevoerde politiecontroles te publiceren in de gemeentebladen, zodat de inspanning van de politie ook zichtbaar wordt voor het grote publiek.



Nuttige informatie

- [Verkeershandhaving in 30km/uur-gebieden](#), parket CVOM
- [Aanvraagprocedure flitspaal](#), Parket CVOM
- [Addendum Leidraad Verkeershandhaving 2019-2021](#), Parket CVOM
- [Regionaal Verkeershandavingsplan 2020](#), Vervoerregio Amsterdam
- [Monitor verkeershandhaving 2019](#), Vervoerregio Amsterdam
- [Veiligheidsagenda Noardeast-Fryslân](#) (voorbeeld van een integraal veiligheidsplan met aandacht voor verkeersveiligheid)

Samen in gesprek: tips van ervaringsexperts

Leer elkaar persoonlijk kennen. Praat ook over andere onderwerpen zoals meer persoonlijke zaken. Een persoonlijke band helpt om elkaar snel en makkelijk te vinden.

Steven Duerink, gemeente Peel en Maas

Handhaving staat niet los van de totale aanpak van verkeersveiligheid. De oplossing is nooit alleen handhaving. Ga vooral met elkaar in gesprek om te zien wat iedereen zelf kan bijdragen vanuit de eigen verantwoordelijkheid.

Esther Veldkamp, CVOM

Schuif aan bij het ambtelijk vooroverleg voor de driehoek, zodat je de collega's van Openbare Orde en Veiligheid kunt bijpraten over verkeersveiligheid.

Maartje Gerritsen, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Risicogestuurd werken helpt om handhavingsvragen met concrete data te onderbouwen. Zo kunnen de belangrijkste risico's worden geïnventariseerd en besproken met de politie en de collega's van Openbare Orde en Veiligheid.

Annet den Hoed, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Denk al in de ontwerpfase van wijken en wegen na over passende verkeersmaatregelen. Als je daar al in het vroegste stadium rekening mee houdt, hoeft er later minder te worden gehandhaafd.

Fred Polderdijk, politie Zeeland-West-Brabant

Zorg dat verkeersveiligheid wordt opgenomen in het Integraal Veiligheidsplan van jouw gemeente.

Yvonne van Santen, ministerie van Justitie en Veiligheid

Politiecapaciteit is schaars, ook voor verkeershandhaving. Probeer daarom zo slim mogelijk afstemming te krijgen tussen de 3 E's (engineering, education en enforcement). Doe dit in een ambtelijk overleg (tussen in ieder geval de politie en ambtenaren verkeer/vervoer en openbare orde en veiligheid) dat bijvoorbeeld elk kwartaal plaatsvindt.

Axel Weggelaar, Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid CCV

Laat politiespecialisten zich na relevante ongevallen vanuit hun deskundigheid verdiepen in de lokale weg-situatie en bespreek dit met respect voor elkaars verantwoordelijkheden met de betreffende wegbeheerder.

Paul Broer, landelijk project-leider Infrastructuur bij de Landelijke Eenheid Politie

Benut ook de directe communicatielijn met je inwoners voor de agenda van het driehoeksoverleg; zij zien soms andere dingen dan die wij zelf als gemeente zien.

Miranda de Vries, burgemeester Etten-Leur

Illustraties: Maura van Strijp

Foto's: Shutterstock

Artikelnummer: SPV D7

Kennisnetwerk SPV

Juni 2020