



Verkeers-module probleemgericht werken

een hulpmiddel voor portefeuillehouders

Marije van Barlingen
Anneke van Hoek

van dijk, van soomeren en partners

Van Dijk, Van Soomeren en Partners BV
KvK Amsterdam nummer 33176766
Van Diemenstraat 374, 1013 CR Amsterdam
Tel: 020 625 75 37 Fax: 020 627 47 59
Website: www.dsp-advies.nl
E-mail: dsp@dsp-advies.nl

Inhoudsopgave

	Inleiding	3
	Stappenplan integrale projectmatige aanpak	4
Stap 1	Inventarisatie en analyse: wat is er nu eigenlijk aan de hand	5
1.1	Inventarisatie verkeer	5
1.2	Probleemanalyse	5
Stap 2	Doelen en sub-doelen: wat willen - of moeten - we bereiken?	8
Stap 3	Maatregelen en partners: wie gaat wat doen?	9
3.1	Maatregelen	9
3.2	Partners	10
Stap 4	Hebben we voldoende mensen, middelen, geld en tijd: de benodigde personele capaciteit en middelen	11
Stap 5	Monitoring en evaluatie	13
Stap 6	De uitvoering	15
	Bijlagen	
Bijlage 1	Stroomschema: Hoe te handelen bij verkeersongevallen?	
Bijlage 2	Richtlijn verbaliseringsbeleid bij aanrijdingen	
Bijlage 3	Werkwijze inleveren van een verkeersongevallenregistratieset	
Bijlage 4	Voortgangsformulier (voorbeeld)	
Bijlage 5	Wet Terwee bij aanrijdingen	
Bijlage 6	Werkwijze bij zwaar beschadigde auto	
Bijlage 7	Werkwijze bij aanrijding met politievoertuig of politiepersoneel	
Bijlage 8	Voorbeeld inhoudsopgave plan van aanpak	
Bijlage 9	Enkele relevante verkeerscursussen van het LSOP	

Inleiding

Begin 1998 startte de Politie Haaglanden een traject om de integrale probleemgerichte aanpak van criminaliteit te verbeteren. Om de probleemgerichte aanpak te stimuleren, werd besloten om voor het middenkader een hulpmiddel te laten ontwikkelen: de 'handreiking probleemgerichte aanpak'. Deze handreiking is bedoeld als een makkelijk hanteerbaar instrument, dat richting en inhoud geeft aan de probleemgerichte aanpak. Het vormt een hulpmiddel om het bestaande beleid te vertalen in uitvoerende activiteiten. De handreiking bestaat uit de volgende onderdelen:

- een algemene handreiking, waarmee een ploegchef kan komen tot een probleemgerichte aanpak;
- zes specifieke modules die betrekking hebben op zes probleemvelden (horeca, jeugd, milieu, drugs, verkeer, woninginbraak);
- een wijkgerichte module.

Voor u ligt één van de specifieke modules; de module **verkeer**.

Wie een handreiking ontwikkelt, ziet zich onmiddellijk gesteld voor de vraag hoe ervoor te zorgen dat een dergelijke handreiking ook echt gebruikt gaat worden en dat dit gebruik niet alleen leidt tot een goed plan, maar ook tot daadwerkelijke uitvoering van de geplande activiteiten. Om het gebruik te stimuleren en er voor te zorgen dat dit ook leidt tot (verbeterde) uitvoering van het beleid, zijn er drie maatregelen genomen:

- de handreiking is tot stand gekomen in nauwe samenspraak met de politiefunctionarissen die ermee moeten gaan werken: zowel het middenkader dat op grond van de handreiking de projectplannen moet opstellen als de dienders die de geplande activiteiten moeten uitvoeren, zijn intensief betrokken bij het productontwikkelp proces;
- de tekst van de handreiking is kort en sober gehouden, waarbij extra informatie, instrumenten en voorbeelden in de bijlagen zijn opgenomen;
- de handreiking heeft een eenvoudige structuur die in 6 stappen de gebruiker leidt van start ("hier is sprake van een probleem") tot finish ("het werk is gedaan"); daarbij zijn de stappen kort en vrij dwingend geformuleerd, waarbij de nadruk ligt op het 'doen'.

Het woord zegt het al: deze handreiking is echt niets meer dan een handreiking: een ondersteuning voor de uitvoerders om 'gewoon' hun werk te doen. Uitgangspunt daarbij is wel dat er met anderen wordt samengewerkt en dat die anderen dan ook aan de slag gaan. Dat scheelt de politie dus werk dat zij niet hoeft te doen, waarmee er tijd vrij komt voor andere dingen.

Stappenplan probleemgericht werken: verkeersproblematiek

Stap 1 Inventarisatie en analyse: wat is er nu eigenlijk aan de hand?

1.1 Typologie van de verkeersproblematiek

Er kunnen twee hoofdcategorieën van verkeersproblemen worden onderscheiden:

1 Overtredingen van verkeerswetten en verkeersreglementen.

De volgende verkeersovertredingen zijn onder meer te onderscheiden:

- te snel rijden;
- door rood licht rijden;
- zonder gordel rijden;
- zonder licht rijden;
- onder invloed rijden;
- zonder de vereiste papieren rijden;
- in een voertuig rijden dat niet voldoet aan de wettelijke technische eisen;
- in een voertuig rijden dat niet voldoet aan de wettelijke eisen die gelden voor belading;
- te lang achter elkaar rijden c.q. in strijd met de regels die zijn opgesteld omtrent rijtijden.

Deze overtredingen kunnen betrekking hebben op verschillende typen voertuigen (fietsen, bromfietsen, scooters, motoren, auto's, vrachtwagens etc.).

Handhaving gebeurt met name via gerichte controle-acties.

2 Aanrijdingen.

De politie heeft bemoeienis met aanrijdingen indien door de betrokken partijen om politie-assistentie gevraagd wordt. Vaak is het motief hiervoor van verzekeringstechnische aard.

Het is van belang dat de kwaliteit van de opgemaakte processen-verbaal bewaakt wordt. Hulpmiddel hiervoor vormt de procesbeschrijving "Erop of eronder?", die tot doel heeft de kwaliteit en uniformiteit van de processen-verbaal te bevorderen. Deze procesbeschrijving, die op te vragen is bij de verkeersmedewerker van bureau Segbroek, is te gebruiken als leidraad bij de beoordeling van dergelijke p.v.'s.

Voor wat betreft de afhandelingen van verkeersongevallen op straat zijn in bijlagen 1 tot en met 7 hulpmiddelen te vinden, die verbalisanten kunnen helpen bij het afhandelen van aanrijdingen. Het betreft onder meer richtlijnen voor het opmaken van processen-verbaal en instructies voor het adequaat afhandelen van verkeersongevallen. Het afhandelen van aanrijdingen valt onder de reguliere verkeerstaak (incidentgericht werken).

In het kader van het probleemgericht werken dienen daarnaast zogenoemde 'black spots'¹ opgespoord en aangepakt te worden.

Delicten zoals joyriden, diefstal van voertuigen, inbraak in of beschadiging van voertuigen e.d. vallen niet onder de verantwoordelijkheid van de portefeuillehouder verkeer.

Noot 1 Black spots zijn locaties waar relatief veel (dezelfde soorten) aanrijdingen blijken voor te komen.

1.2 Operationele analyse van de verkeersproblematiek

Maak onderscheid tussen:

- 1 de analyse van black spots
- 2 de analyse van overige verkeersproblemen (verkeersovertredingen e.d.)

Gebruik de **7W-methode** om te bepalen welke gegevens nodig zijn in een bepaald geval. Stel hiertoe de volgende vragen:

- 1 **Wat** is de aard van de verkeersproblematiek: welk typen aanrijdingen of verkeersovertredingen vinden bijvoorbeeld met name plaats?
- 2 **Wat** is de omvang van de problematiek
- 3 **Waar** hebben deze feiten plaatsgevonden?
- 4 **Wanneer** hebben deze feiten plaatsgevonden?
- 5 **Wie** hebben het gedaan (type daders)?
- 6 **Wie** zijn er slachtoffer (in het geval van aanrijdingen)?
- 7 **Waarom** is het gebeurd?

De eerste vier vragen dienen altijd beantwoord te worden. Het beantwoorden van de laatste drie vragen kan een wat meer tijdrovende zaak zijn, omdat hiervoor processen-verbaal inhoudelijk bestudeerd moeten worden. Kies hier alleen voor indien het ook daadwerkelijk nodig is voor het opstellen van het plan van aanpak.

Structureel dienen van de aanrijdingen de volgende gegevens bijgehouden te worden:

- het aantal aanrijdingen;
- ontwikkeling van het aantal aanrijdingen in de tijd.
- de exacte locatie van de aanrijdingen;
- het tijdstip (dag/uur) waarop de aanrijdingen plaats vinden;

Aldus kan tijds gemiddeld geconcentreerd worden of de aanrijdingen zich meer dan gemiddeld concentreren op één locatie (black spot) en ook of er op bepaalde tijden pieken optreden.

Indien er sprake is van zo'n concentratie, verdient het aanbeveling om nader onderzoek te verrichten naar de omstandigheden waaronder die aanrijdingen plaatsvonden teneinde eventuele oorzaken en risico-factoren te identificeren. Hiertoe dient een inhoudsanalyse van de betreffende processen-verbaal plaats te vinden.

Maak voor de analyse gebruik van informatie uit Genesys.

Verder kan kwalitatieve (achtergrond)informatie van wijkagenten van belang zijn en kunnen ook de verkeersmedewerkers, surveillanten en taak-accenthouders beschikken over nuttige informatie zoals specifieke knelpunten, buurtkenmerken en recente veranderingen.

Factoren die aanrijdingen (mede) kunnen veroorzaken zijn bijvoorbeeld:

- slechte, onoverzichtelijke infrastructuur;
- onvoldoende openbare verlichting;
- gevaarlijk rijgedrag van specifieke groepen (scholieren van de nabijgelegen school b.v.);
- onoplettende en/of extra kwetsbare verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld ouderen uit het nabijgelegen bejaardentehuis);
- een slecht schenkbeleid van een (nieuwe) horeca-vestiging, waardoor rijden onder invloed ineens vaker blijkt voor te komen.

Ook externe partners (zoals de gemeente en scholen) kunnen mogelijk relevante (kwalitatieve) informatie bezitten.

Overweeg om, indien nodig, enquêtes af te (laten) nemen onder bewoners c.q. weggebruikers.

1.3 Strategische analyse

Maak gebruik van de gebiedsgebonden criminele kaart als onderlegger voor de probleemanalyse. Benut ook de fundamentele en beleidsgerichte onderzoeken van het regionale Bureau Verkeer. Deze gegevens zijn met name geschikt voor het maken van een strategische analyse, op grond waarvan (pro-actieve) maatregelen voor de langere termijn genomen kunnen worden. Benut eventueel ook strategische informatie uit de politiemonitor en gemeentelijke evaluatierapporten.

Stap 2 Doelen en sub-doelen: wat willen - of moeten - we bereiken?

Het overkoepelende doel luidt meestal ongeveer als volgt:

'ervoor zorgen dat de weggebruikers zich aan de verkeersregels houden'

Een dergelijke brede doelstelling betekent letterlijk oneindig veel werk en geeft dan ook te weinig houvast op uitvoerend niveau.

Stel daarom - op grond van stap 1 (inventarisatie en analyse) - vast welke verkeersproblemen en/of welke black spots met prioriteit aangepakt dienen te worden.

Hanteer hierbij de volgende ervaringsregels:

- Hou primair rekening met de prioriteiten die op landelijk en/of regionaal niveau zijn gesteld ten aanzien van de verkeerstaak.
Verkeersveiligheid is een onderwerp dat vaak hoog scoort op wensenlijstjes van burgers en in bevolkingsonderzoek. Mede hierom is vaak op landelijk of regionaal niveau prioriteit toegekend aan het uitvoeren van (specifieke) verkeerscontroles. Als uitvloeisel hiervan heeft dit dan ook op lokaal niveau prioriteit. Deze prioriteitsstelling is in zo'n geval dus niet gebaseerd op een lokale probleemanalyse.
Het betreft hier meestal grootschalige verkeerscontroles zoals alcoholcontroles, snelheidscontroles, gordelcontroles e.d.
- Baseer de lokale prioriteiten op de operationele analyse van de verkeersproblemen.
- Hanteer een tweesporenbeleid: richt je op zowel het handhaven van de verkeersregels als het aanpakken van black spots.
- Bedenk dat verkeersproblemen op bepaalde locaties (scholen, uitgaansgebieden) samen kunnen hangen met jeugdoverlast en horeca-overlast. Ga daarom bij de prioritering van verkeersproblemen na welke jeugd- en/of horeca-projecten interveniëren of overlappen. Overleg hierover en stem af met de portefeuillehouders jeugd en horeca.

Als de prioriteit bepaald is, formuleer dan datgene dat bereikt moet worden, oftewel de doelstellingen. Deze doelen - en eventuele sub-doelen - moeten voldoen aan de zogenaamde **SMART-criteria**:

- **Specifiek** (in elk doel moet concreet het gewenste resultaat geformuleerd zijn);
- **Meetbaar** (dat gewenste resultaat moet in meetbare termen/grootheden uitgedrukt zijn om daarmee alle uitvoerders voldoende houvast te geven en om het project te kunnen evalueren);
- **Aantrekkelijk** (doelen moeten de betrokkenen stimuleren);
- **Realistisch** (elk doel moet haalbaar zijn gezien de gegeven randvoorwaarden en het moet gaan om situaties die veranderbaar zijn);
- **Tijd** (het doel moet een afgebakende periode en gebied betreffen).

Voorbeeld

Doelstelling is om in periode X:

- x-uren in te zetten voor verkeerscontroles, waarbij conform de landelijke afspraken minimaal y-uren besteed worden aan alcoholcontrole;
- een stijging van het aantal p.v.'s voor verkeersovertredingen te realiseren van 20% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar;
- een daling van het aantal aanrijdingen met letsel te realiseren van 30% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar;
- het aantal klachten over de verkeersproblemen rondom scholengemeenschap De Horst te verminderen met 50%.

Stap 3 Maatregelen en partners: wie gaat wat doen?

Deze stap bestaat uit twee onderdelen:

- 1 Bepaal welke **maatregelen** uitgevoerd moeten worden om de gestelde doelen te realiseren.
- 2 Stel vast welke externe **partners** benaderd moeten worden voor het integraal aanpakken van de verkeersproblemen.

Betrek altijd de verkeersmedewerker en waar mogelijk de taakaccenthouders verkeer bij het nader invullen van het stappenplan.

Raadpleeg verder het MT om te achterhalen welke afspraken mogelijk op bureau-niveau al gemaakt zijn met strategische partners. Koppel ook nieuwe afspraken die met externen worden gemaakt terug naar het MT.

Samenwerking met externe partners is belangrijk bij de integrale aanpak van de verkeersproblematiek. Bedenk echter dat samenwerken meer inhoudt dan de ander vertellen wat hij of zij moet doen. Idealiter begint samenwerken met een gezamenlijke inventarisatie en analyse (stap 1; met andere woorden een gedeelde visie op het probleem) en het samen bepalen van doelen en maatregelen. In dat geval zijn de partners dus al veel eerder gekozen dan dat de maatregelen bepaald zijn.² Bespreek deze handreiking met de samenwerkingspartners, zodat de verschillende stappen zoveel mogelijk gezamenlijk ingevuld kunnen worden.

Richtlijn bij samenwerking met anderen is dat het van een volwassen aanpak getuigt om steeds helder vast te stellen wat de politie goed zelf kan doen en wat niet. Uiteraard is het eveneens van belang dat ook helder is wat (potentiële) samenwerkingspartners al dan niet kunnen en willen doen. Gulden regels bij de partnerkeuze en de taakafbakening zijn:

- kies alleen partners die wezenlijk aan het project kunnen bijdragen;
- laat ieder doen waar hij goed in is.

3.1 Maatregelen

Er zijn een aantal vuistregels te onderscheiden die globaal richting geven aan het te kiezen type maatregelen. Deze zijn:

- 1 Kies voor het uitvoeren van gerichte verkeerscontroles indien het doel is om de verkeersregels te handhaven.
- 2 Kies voor voorlichting aan en/of educatie van verkeersdeelnemers indien het doel is om preventief op te treden en het verkeersgedrag van bepaalde (risico-)groepen te beïnvloeden.
- 3 Adviseer de wegbeheerder (gemeente) over gewenste verbeteringen van de infra-structuur indien uit de nadere analyse van black spots blijkt dat de infrastructuur gebrekkig is en (mede-)oorzaak is van aanrijdingen.
- 4 Kies voor een integrale aanpak - preventie, repressie en aanpak van de fysieke omgeving - indien complexe verkeersproblemen intensief moeten worden aangepakt.
- 5 Kies voor het projectmatig verbeteren van de kwaliteit van de reguliere verkeerstaken, indien blijkt dat deze kwaliteit te wensen over laat.

Onderstaand overzicht geeft een indruk van de maatregelen die door de politie getroffen kunnen worden, overigens zonder te pretenderen volledig te zijn.

Noot 2 Waarmee men maar weer ziet dat de stappen niet gezien mogen worden als een keiharde volgorde die nooit en te nimmer anders kan.

Maatregelen politie

- uitvoeren verkeerscontroles (controles van specifieke verkeersregels op het gebied van bijvoorbeeld snelheid, alcohol, gordels, het dragen van een helm, e.d., technische voertuigcontroles en/of algemene controles op alle relevante wettelijke eisen);
- voorlichting aan verkeersdeelnemers, al dan niet gecombineerd met een verkeerscontrole, door het uitdelen van folders;
- voorlichtingsprojecten op scholen;
- verkeerslessen op scholen;
- opleiden verkeersbrigadiertjes;
- adviseren van de wegbeheerder over verbeteren van de infra-structuur;
- deskundigheidsbevordering van surveillanten en/of "verkeersmanagers" binnen de politie.

In bijlagen 1 tot en met 7 zijn instrumenten te vinden die behulpzaam kunnen zijn bij de deskundigheidsbevordering van surveillanten. In bijlage 9 is een selectie van relevante verkeerscursussen te vinden voor zowel surveillanten als "verkeersmanagers" (zoals de portefeuillehouder verkeer zelf) die georganiseerd worden door het LSOP.

Uiteraard dienen de gekozen maatregelen goed aan te sluiten op de doelen die gesteld zijn. De maatregelen zijn immers de middelen waarmee de doelen gerealiseerd moeten worden.

In de voorbeeld-doelstelling uit stap 2 was een van de doelen om het aantal klachten over de verkeersproblemen rondom scholengemeenschap De Horst te verminderen met 50%. Om dit doel te halen zou besloten kunnen worden om een project op te zetten, dat tot doel heeft om de verkeersveiligheid te verhogen rondom de betreffende scholengemeenschap. Maatregelen die in het kader van zo'n project genomen zouden kunnen worden zijn bijvoorbeeld:

- in overleg met de gemeente bekijken welke infra-structurele verbeteringen aangebracht kunnen worden in de omgeving van de school;
- verkeersbrigadiertjes opleiden;
- verkeerslessen geven;
- twee prikacties houden in de directe omgeving van de school waarbij gecontroleerd wordt of brommers wel voldoen aan de wettelijke technische eisen;
- gedurende drie maanden wekelijks snelheidscontroles uitvoeren in de omgeving van de school.

3.2 Partners

De belangrijkste strategische partners zijn:

- de gemeente;
- scholen;
- horeca-ondernemers.

Daarnaast verdient het aanbeveling om ook omwonenden te betrekken bij een integrale aanpak.

Taakverdeling per type partner

Als besloten is welke maatregelen uitgevoerd zullen worden, moet helder afgesproken worden wie welke maatregelen/activiteiten uitvoert, zodat het alle betrokkenen duidelijk is wat van een ieder verwacht mag worden.

In onderstaand overzicht wordt voor de belangrijkste partners aangegeven welke maatregelen zoal getroffen kunnen worden.

Maatregelen gemeente

- voorlichting;
- reiniging en onderhoud;
- verlichting;
- aanleggen verkeersdrempels, instellen 30 kilometerzones;
- verbeteren infrastructuur;
- stimuleren inzetten disco-bussen e.d. in overleg met vervoersmaatschappijen en horeca-ondernemers.

Maatregelen horeca-ondernemers

- huisregels instellen over verantwoord alcoholgebruik;
- handhaven van een verantwoord schemebeleid;
- voorlichting aan gasten.

Maatregelen scholen

- voorlichting;
- instellen/opleiden verkeersbrigadiers;
- organiseren verkeersles en verkeersexamen.

Raadpleeg voor best practices de Landelijke Coördinator Verkeershandhaving van het O.M. Deze heeft in samenwerking met de regiopolitie en het lokale O.M. de afgelopen jaren projecten verkeershandhaving opgezet om al doende die vormen van verkeershandhaving te ontdekken die efficiënt en vooral effectief zijn. De LCV is te bereiken op telefoonnummer 0346-354630.

Verder kan het zinnig contact op te nemen met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV). Het ROV is een onafhankelijk samenwerkingsverband van een groot aantal particuliere en overheidsorganisaties, dat zich bezighoudt met verkeersveiligheid. Een ROV levert deskundigheid, ondersteunt (lokale) activiteiten en de opzet daarvan en zorgt door de integrale samenwerking voor een verdere, directe en indirecte verbetering van de verkeersveiligheid.

Bedenk dat geen enkele maatregel in elke situatie altijd goed is, maar dat er maatwerk ontwikkeld moet worden. Welke maatregelen het meest geëigend zijn in de specifieke situatie dient in nader overleg met de strategische partners bekeken te worden.

De gemaakte afspraken over de te treffen maatregelen kunnen worden vastgelegd en bekrachtigd in een **convenant**.

Stap 4 **Hebben we voldoende mensen, middelen, geld en tijd: de benodigde personele capaciteit en middelen**

Personele inzet

In het kader van een **integrale aanpak** zullen heldere afspraken gemaakt worden met de samenwerkingspartners over het aantal uren dat de politie inzet voor (met name) controle. Dit aantal in te zetten uren dient een hard gegeven te zijn. Het mag niet worden gewijzigd zonder voorafgaand overleg met de (convenant)partners.

Indien er sprake is van projectmatige **verkeerscontroles** kan er door de politie geheel zelfstandig bepaald worden hoe groot de inzet is. Bij bepaalde type controles kan, gezien de aard van het project, ook zeer nauwkeurig gepland worden op welke tijden de personele inzet gerealiseerd dient te worden.

Voorbeeld

Voor alcoholcontrole dienen gedurende de projectperiode iedere zaterdagavond twee koppels surveillanten vrijgemaakt te worden. De controle dient aan te vangen om 01.30 uur. Deze controles zullen zeker tot 03.00 uur duren.

In totaliteit betekent dit dat er voor het project X uren vrijgemaakt worden.

Het inplannen van het personeel moet gebeuren in overleg met de planner en/of kan aan de planner gedelegeerd worden. De portefeuillehouder dient deze personele inzet te bewaken.

De personele inzet dient vastgelegd te worden in een plan van aanpak.

In de gevallen waarbij de prioriteitsstelling een uitvloeisel is van een landelijke of regionale prioriteit, en er geen aansluiting bestaat bij lokale problemen, dient er rekening mee gehouden te worden dat de geplande verkeerscontroles in de dagelijkse politiepraktijk een vrij lage prioriteit genieten. Andere zaken blijken snel een hogere prioriteit te krijgen, waardoor er vaak flinke gaten vallen in de gemaakte planning. De portefeuillehouder dient hier alert op te zijn en te bewaken dat de geplande inzet ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt in de projectperiode. Ook dient hij toezicht uit te oefenen op de wijze waarop de controles uitgevoerd worden.

Betrek daarom van elke ploeg de taakaccenthouder verkeer bij het project. De taakaccenthouders hebben namelijk de taak om de rest van de ploeg te stimuleren, de betrokkenheid bij verkeersprojecten te vergroten en te fungeren als vraagbaak.

De portefeuillehouder is verantwoordelijk voor de voortgang van het totale project.

Middelen

Benodigde middelen kunnen -afhankelijk van de maatregel- onder meer zijn:

- apparatuur voor het verrichten van technisch onderzoek aan voertuigen;
- blaaspijpjes voor alcoholcontrole;
- overig materiaal dat nodig is bij verkeerscontroles (pionnen om de weg mee af te zetten, speciale reflecterende verkeersjassen etc.);
- voorlichtingsmateriaal.

Op de meeste bureaus is het aantal verkeersjassen beperkt en zijn deze jassen niet beschikbaar in alle maten. Er bestaat al vrij veel voorlichtingsmateriaal. Het in eigen beheer ontwikkelen van algemene, niet op de lokale problematiek toegespitste, informatie is daarom in het algemeen af te raden. Het verdient aanbeveling, voor zover dat nog niet gedaan is, om te inventariseren welk voorlichtingsmateriaal bij welke instantie op te vragen is (gemeente, provincie, rijk, Veilig Verkeer Nederland, voetgangersverenigingen e.d.) en welke kosten hier eventueel aan verbonden zijn. Raadpleeg in dit verband het regionale Bureau Verkeer.

Om voldoende jassen, voorlichtingsmateriaal en andere benodigde middelen aan te kunnen schaffen, is geld nodig. De portefeuillehouder zou aanvragen hiervoor kunnen doen bij geëigende financieringsbronnen³.

Noot 3 Welke financieringsbronnen dit zoal zijn, zou op regionaal niveau nader geïnventariseerd kunnen worden.

Stap 5 Monitoring en evaluatie

De monitoring en evaluatie vindt plaats tijdens of na de uitvoering van de maatregelen. Dit houdt echter niet in dat men voor die tijd niet over de aanpak van de monitoring en evaluatie hoeft na te denken. De regel is dat voor stap 6 (uitvoering) de monitoring en evaluatie exact is geregeld. Op deze plaats wordt nogmaals het belang van het kwantificeren van doelstellingen (stap 2) benadrukt. Om een deugdelijke evaluatie te kunnen maken dienen zowel de doelstellingen voor de maatregelen als voor de beoogde effecten zoveel mogelijk gekwantificeerd te worden.

Bij de **effect-evaluatie** is de centrale vraag of het gewenste resultaat, zoals dat concreet en meetbaar in de doelen verwoord is, gehaald is of wordt. Dat betekent dat voor een effect-evaluatie de volgende stuurinformatie nodig is:

- aantal aanrijdingen (per black spot);
- klachten van bewoners;
- aantal overige opgemaakte p.v.'s (snelheid, alcohol e.d.).

Indien blijkt dat er geen verbetering optreedt, dient achterhaald te worden aan welke factoren dit zou kunnen liggen. Uit zo'n evaluatie zou bijvoorbeeld kunnen blijken dat de maatregelen op de verkeerde factoren zijn gericht, de voorgenomen maatregelen niet (goed genoeg) gerealiseerd zijn, de controles op de verkeerde tijdstippen worden gehouden of op de verkeerde typen verkeersdeelnemers worden gericht.

Op grond van de evaluatie kan bekeken worden of nadere bijsturing van het project zinvol is.

Met name indien er sprake is van een integrale aanpak waar meerdere partijen bij betrokken zijn, is het van belang om een **proces-evaluatie** uit te voeren. Bij een proces-evaluatie is de centrale vraag hoe het uitvoeren van de maatregelen (eventueel inclusief voorbereiding) verlopen is. De vragen die men in de proces-evaluatie beantwoordt, betreffen onder andere:

- de kwaliteit van de samenwerking;
- de mate waarin en de wijze waarop de afgesproken maatregelen gerealiseerd worden;
- de registratiediscipline van de betrokkenen;
- de aandacht die het driehoeksoverleg aan het onderwerp besteedt;
- de hoeveelheid middelen, middelen, geld en tijd per partner.

Zorg ervoor dat er door de surveillanten nauwkeurig geregistreerd wordt. Dit is immers een voorwaarde voor een goede kwaliteit van de stuurinformatie en dus voor het goed kunnen evalueren van het project. Het kan zinnig zijn om de mutaties een speciale projectcode te geven. Dit vereenvoudigt het verzamelen van de gegevens aanzienlijk. Wel dient dan bewaakt te worden dat deze code ook daadwerkelijk geregistreerd wordt.

Stap 6 De uitvoering

Er dient een plan van aanpak opgesteld te worden, dat fungeert als basis voor een goede uitvoering van het project. De omvang van het plan hangt echter samen met de aard van het project.

- Volsta met een kort plan van aanpak, indien het project gericht is op het uitvoeren van verkeerscontroles. In dit beknopte document dienen de volgende zaken opgenomen te worden:
 - meetbare doelstellingen;
 - tijdsduur van het project;
 - locaties waar de controles plaats dienen te vinden;
 - benodigde personele inzet en middelen;
 - nadere tijdsplanning;
 - wijze waarop de monitoring van de controles plaats dient te vinden.
- Stel een uitgebreider operationeel plan van aanpak op, indien er sprake is van een integrale aanpak van de verkeersproblematiek. Omdat er in dat geval samengewerkt moet worden met externe partners, heeft dit document mede tot doel om alle betrokkenen duidelijkheid te verschaffen over welke maatregelen en activiteiten gepland zijn, wie deze uitvoert, op welk moment en tegen welke kosten. Het is feitelijk een beschrijving van de inhoud van de hiervoor beschreven stappen 1 tot en met 5.

Het plan van aanpak kan ook de grondslag vormen voor het sluiten van een covenant of enige andere vorm van inspanningsovereenkomst. In bijlage 8 is een hulpmiddel te vinden dat gebruikt kan worden bij het opstellen van een plan van aanpak (voorbeeld-inhoudsopgave).

Bijlage 1 Stroomschema: Hoe te handelen bij verkeersongevallen?⁴

Noot 4 De namen en telefoonnummers die in de bijlage genoemd worden, kunnen verouderd zijn.
Check dit dus.

Bijlage 2 Richtlijnen verbaliseringsbeleid bij aanrijdingen

Bijlage 3 Werkwijze inleveren verkeersongevallen- registratieset

Bijlage 4 Voortgangsformulier (voorbeeld)

Bijlage 5 Wet Terwee bij aanrijdingen

**Bijlage 6 Werkwijze bij zwaar beschadigde auto of auto
total loss**

**Bijlage 7 Werkwijze bij aanrijding met een politievoertuig of
politiepersoneel**

Bijlage 8 Voorbeeld inhoudsopgave plan van aanpak

Een Plan van Aanpak kent de volgende inhoudsopgave (overeenkomend met de beschreven stappen 1 t/m 5):

- Inleiding
 - aanleiding en doel van het project;
 - beschrijving oprichting en samenstelling projectgroep;
 - formuleren van de opdracht aan de projectgroep;
- Probleemanalyse;
- Doelstellingen;
- Maatregelen;
- Activiteiten, betrokkenen en tijdsplanning; bij complexe projecten in de vorm van een netwerkplanning;
- Evaluatieplan;
- Communicatieplan
 - intern (briefing betrokkenen en de kring daaromheen);
 - extern (voorlichting naar het publiek, draagvlakverwerving);
- Begroting (in tijd en geld).

De onderdelen van deze inhoudsopgave worden uitvoerig toegelicht in hoofdstuk 4 ('Projectplanning') uit deel 1 van het 'Basisboek criminaliteitspreventie', Ministerie van Justitie, 1993.

Bij grote, complexe projecten komt het begrip netwerkplanning onvermijdelijk om de hoek kijken. Dit betekent in praktijk dat er een schema moet worden opgesteld dat inzichtelijk maakt wie wat wanneer moet doen. Nadere informatie over het werken van een netwerkplanning is te vinden in hoofdstuk 5 ('Netwerkplanning') uit deel 1 van het Basisboek Criminaliteitspreventie.

Bijlage 9 Enkele relevante verkeerscursussen van het LSOP