

# Eindevaluatie

## Pilot subjectieve verkeersonveiligheid

### regio IJsselland



Aangeboden door de begeleidingsgroep TSV IJsselland

opgesteld door:  
Niels Plasmans (BVOM) en  
Daphne Tuinenburg (BVOM)

# Inhoudsopgave

	<i>pagina</i>
Samenvatting.....	2
1. Inleiding .....	3
2. Proces.....	4
2.1 Projectaanpak .....	4
2.2 Betrokken partijen .....	6
Politie .....	6
OM .....	7
BVOM .....	7
Wegbeheerders ambtelijk en bestuurlijk.....	8
2.3 Evaluatie decentrale huisvesting .....	8
3. Feiten en Cijfers.....	10
3.1 Klachtlocaties en wegbeheerders .....	10
3.2 Projectduur .....	10
3.3 Handhavingsinzet .....	11
3.4 Overtredingen.....	11
3.5 Verkeersgedrag .....	12
3.6 Verkeersveiligheidsgevoel.....	12
3.7 Gebruikte middelen .....	13
4. Het vervolg op de pilot .....	15
5. Conclusies en leerervaringen voor andere regio's .....	16
BIJLAGE A Aanpak TSV-project	
BIJLAGE B Projectenlijst	

## Samenvatting

Op 1 september 2004 is het convenant "Subjectieve Verkeersonveiligheid" (SVO) in IJsselland ondertekend en is de pilot van start gegaan, voor de duur van twee jaar. Met dit convenant heeft de regio IJsselland er een team van 13 fte bij gekregen dat zich uitsluitend met zogenaamde subjectieve verkeersonveiligheid gaat bezighouden: het Team Subjectieve Verkeersveiligheid (TSV).

De pilot was nieuw in Nederland omdat tot die tijd alleen werd gehandhaafd op objectief verkeersonveilige locaties, daar waar op grond van cijfers en statistieken de verkeersveiligheid uitmondt in doden en gewonden. Echter met enige regelmaat werd geklaagd over verkeersonveilige situaties, terwijl deze klachten niet altijd ondersteund werden door objectieve cijfers, zoals het aantal ongevallen. De wens om tegemoet te komen aan deze onveiligheidsgevoelens heeft geleid tot een initiatief van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM), om samen met het arrondissementsparket Zwolle-Lelystad (lokaal OM) en de regiopolitie IJsselland de pilot Subjectieve Verkeersonveiligheid te starten. Het Regionaal College heeft de plannen omarmd.

Uitgangspunt is een Duurzaam Veilige inrichting van de weg. Door een combinatie van infrastructurele maatregelen, handhaving en communicatie is gezocht naar de beste methode om de subjectieve verkeersonveiligheid optimaal het hoofd te kunnen bieden.

De aansturing en de besluitvorming binnen de pilot is in handen van de begeleidingsgroep TSV, bestaande uit het lokaal OM (parket Zwolle-Lelystad), politie IJsselland en het BVOM.

Elk project wordt voorbereid door de verkeersadviseur van de politie in nauw overleg met de wegbeheerder en het lokale politieteam. Zij stellen een projectplan op waarin de gevoelens van verkeersonveiligheid worden geobjectiveerd door o.a. metingen van rijnsnelheden, overtredingsgedrag en gevoelens van verkeersonveiligheid. Het resultaat is een projectplan met een voorstel voor de handhavingsinzet. Na goedkeuring door de begeleidingsgroep stemt de verkeersofficier het projectplan af met de betrokken wethouder. Resultaat is een bestuurlijk besluit over de te volgen aanpak om de subjectieve verkeersonveiligheid te verminderen.

Zowel ambtelijk als bestuurlijk is positief gereageerd op de projectaanpak. De komst van de projecten heeft de inzet van verkeershandhaving in perspectief geplaatst en de integrale aanpak is essentieel gebleken voor duurzame gedragseffecten. Andere maatregelen, op het gebied van infrastructuur, educatie of communicatie krijgen een belangrijker rol dan voorheen. Met dit laatste is de behoefte aan bestuurlijke verkeershandhaving in de regio sterk afgenomen danwel volledig verdwenen.

Gedurende één jaar zijn meer dan 10.000 overtreders staande gehouden en op hun gedrag aangesproken. Door alle controles te combineren met een staandehouding, was het mogelijk om overtreders te informeren over het hoe-en-waarom van de controles en de gevaarstelling en overlast die hun verkeersgedrag met zich meebracht.

De aanpak heeft tot succesvolle resultaten geleid. Gemiddeld zijn de gevoelens van verkeersonveiligheid met 23% gedaald en de gevoelens van verkeersveiligheid met 11% gestegen.

Op dit moment worden in elke politieregio projecten 'subjectieve verkeersonveiligheid' opgestart. De ervaringen die zijn opgedaan bij de pilot in IJsselland worden gebruikt bij deze landelijke uitrol.

De pilot wordt een structureel onderdeel van de handhavingsinzet door de politie. Naast deze aanpak van de subjectieve verkeersonveiligheid gaat de aanpak van de objectieve verkeersveiligheid onverminderd voort.

## 1. Inleiding

Op 1 september 2004 is het convenant "Subjectieve Verkeersonveiligheid" (SVO) in IJsselland ondertekend en is de pilot van start gegaan, voor de duur van twee jaar. Met dit convenant heeft de regio IJsselland er een team van 13 fte bij gekregen dat zich uitsluitend met zogenaamde subjectieve verkeersonveiligheid gaat bezighouden.

De pilot was nieuw in Nederland omdat tot die tijd alleen werd gehandhaafd op objectief verkeersonveilige locaties, daar waar op grond van cijfers en statistieken de verkeersveiligheid uitmondt in doden en gewonden. Echter met enige regelmaat werd geklaagd over verkeersonveilige situaties, terwijl deze klachten niet altijd ondersteund werden door objectieve cijfers, zoals het aantal ongevallen. De wens om tegemoet te komen aan deze onveiligheidsgevoelens heeft geleid tot een initiatief van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM), om samen met het arrondissementsparket Zwolle-Lelystad (lokaal OM) en de regiopolitie IJsselland de pilot Subjectieve Verkeersonveiligheid te starten. Doel van de pilot was te onderzoeken op welke manier subjectieve verkeersonveiligheid optimaal het hoofd kan worden geboden. Het BVOM heeft de opzet en uitvoering van de pilot gefaciliteerd. Voorafgaand aan de start van de pilot is het plan aan het Regionaal College aangeboden. Het regionaal college heeft het plan omarmd en de betrokken gemeenten hebben hun medewerking toegezegd. De aansturing en de besluitvorming binnen de pilot is in handen van de begeleidingsgroep (stuurgroep). Deze begeleidingsgroep bestaat uit het lokaal OM (Officier van Justitie, dhr. A. M. Durieux, tevens voorzitter), politie IJsselland (projectleider verkeershandhavingsteam, dhr. H. Broeks) en het BVOM (projectadviseurs, dhr. N. Plasmans en mevr. D. Tuinenburg).

Uitgangspunt van de begeleidingsgroep is een Duurzaam Veilige inrichting van de infrastructuur. Een weg dient zoveel als mogelijk zelfhandhaafbaar te zijn en dient het gewenste verkeersgedrag min of meer af te dwingen. Doel van de pilot is het verminderen van de gevoelens van verkeersonveiligheid, de zogenaamde subjectieve verkeersonveiligheid. De middelen die hiervoor worden ingezet zijn (een combinatie van) infrastructurele maatregelen, handhaving en communicatie. Hiermee wordt het objectieve verkeersgedrag beïnvloed, met als gevolg dat de objectieve verkeersveiligheid en daarmee ook de subjectieve verkeersveiligheid wordt verbeterd.

In mei 2005 is een tussenevaluatie van de pilot gemaakt. Deze tussenevaluatie had tot doel om in kaart te brengen hoe de pilot in IJsselland tot die tijd is verlopen en of wijzigingen in uitvoering of beleid noodzakelijk waren. De tussenevaluatie ging vooral over het proces omdat nog geen projecten afgerond waren.

Op 1 september 2006 loopt de pilot SVO af. Als afsluiting van de pilot van twee jaar is deze eindevaluatie gemaakt. De eindevaluatie beschrijft zowel het proces als de resultaten van de projecten. Daarnaast wordt er een doorkijk gegeven naar de periode na de pilot en leerervaringen voor andere politieregio's.

## 2. Proces

In dit hoofdstuk wordt vooral op het proces ingegaan. Allereerst wordt de projectaanpak beschreven. Deze projectaanpak is in de pilot ontwikkeld en wordt in andere politieregio's als voorbeeld gebruikt. Daarnaast wordt ingegaan op de betrokken partijen en welke rol en taken deze in de pilot hebben gehad. Tot slot wordt, in navolging van de afspraken die hierover bij de start van de pilot zijn gemaakt, de decentrale huisvesting van de medewerkers geëvalueerd.

### 2.1 Projectaanpak

Aan het begin van de pilot was nog geen praktische ervaring met de aanpak van projecten subjectieve verkeersonveiligheid (SVO). Op voorstel van het BVOM heeft de politie IJsselland toen de projectmatige aanpak van de projecten subjectieve verkeersonveiligheid beschreven. Deze opzet is vervolgens afgestemd met het lokaal OM.

Nadat de eerste projecten waren gestart bleek er behoefte te zijn aan standaard documenten voor onder andere een projectplan. Deze standaard documenten (formats) zijn door het BVOM gemaakt op basis van de beschikbare documenten van de politie IJsselland. Inmiddels zijn er formats gemaakt voor:

- Communicatieplan
- Projectplan
- Enquête (inclusief de werkwijze)
- Evaluatie

De formats worden ook in alle andere politieregio's voor de projecten SVO gebruikt.

Nadat de eerste projecten waren afgerond is de aanpak van een project uitgewerkt in een matrix, die is opgenomen in bijlage A. Hierin zijn alle stappen voor de projectvoorbereiding, uitvoering en afronding beschreven en daarbij wie wat uitvoert en wat de werkzaamheden zijn. Het proces is in de volgende stappen onder te verdelen:

- Inventarisatie klachten  
De verkeersadviseur van het politiedistrict is het klachtloket, hij heeft regelmatig overleg met de wegbeheerder en het lokale politieteam. In dit overleg worden de klachten besproken die de verkeersadviseur verder uitwerkt in een projectplan of een negatief handhavingsadvies.
- Schouw klachtlocatie  
Uitgangspunt van het lokaal OM is dat een weg minimaal sober ingericht moet zijn voordat zal worden gehandhaafd. Daarom is de eerste vraag die beantwoord moet worden of de weg aan de inrichtingseisen voldoet. Dit is een moeilijke vraag omdat de klachtlocaties vaak wegen betreffen die heel sober zijn ingericht volgens de Duurzaam Veilig eisen van het CROW. Sober ingericht betekent maatregelen daar waar nodig: de randen (poorten) worden aangegeven met een 30 km/u-zonebord en daarbij een ondersteunende maatregel. In het verblijfsgebied zelf moeten op mogelijke conflictpunten maatregelen getroffen zijn om de attentie te vergroten. Het beoordelen van een sober ingerichte weg is moeilijk omdat de boordeling van de mogelijke conflictpunten vaak heel subjectief is. Wat de één een conflictpunt vindt, vindt de ander helemaal geen gevaarlijk punt. Daarnaast speelt bij de verkeersadviseur van het district ook mee dat zij -in het kader van hun adviesfunctie op grond van de BABW- ooit hebben ingestemd met het inrichtingsplan waarvan ze nu soms zeggen dat dat niet voldoet aan een sobere inrichting; dit kan resulteren in een negatief handhavingsadvies.
- Onderzoek rijgedrag (nulmeting)  
De nulmeting wordt gedaan om te bepalen of de klachten ook te objectiveren zijn in bijvoorbeeld een hoog overtredingspercentage. De meting wordt uitgevoerd met de zogenaamde wegkantradar en duurt een week. Bij de analyse van de gegevens wordt gebruik gemaakt van het softwarepakket Vtel. Het overtredingspercentage boven de verbaliseringslimiet is een belangrijk gegeven bij het besluit om wel of niet te gaan handhaven, alsook bij het bepalen van het effect van de handhaving.

- **Onderzoek klachten (voor-enquête)**  
 Als uit de nulmeting blijkt dat er een verkeersprobleem is, wordt een enquête uitgezet. De wegbeheerder verstuurt de enquête met een begeleidende brief aan de omwonenden. Tijdens de pilot is een format voor een enquête ontwikkeld dat voor bijna elk project gebruikt kan worden. De wegbeheerder stuurt de ingevulde enquêteformulieren naar het BVOM. In het begin heeft het BVOM de enquêtes zelf verwerkt maar vanwege de tijd die dit vergt is besloten dit uit te besteden aan een extern bureau. Ook dit proces verloopt inmiddels goed. De politie en de wegbeheerder krijgen beiden de verwerkte enquêtes door het BVOM in een rapport aangeboden. Ook de originele enquêtes worden ter verdere afdoening naar de betrokken gemeente geretourneerd.
- **Opstellen handavingsplan (projectplan)**  
 In het projectplan worden alle voorgaande stappen beschreven en wordt het handavingsadvies van de verkeersadviseur beschreven. Dit handavingsadvies kan ook een advies zijn om niet te gaan handhaven (negatief handavingsadvies). Dit laatste is het geval als 1) het overtredingspercentage heel laag is, 2) sprake is van een gebrekkige inrichting en een zeer hoog overtredingspercentage of 3) er onvoldoende klachten zijn.  
 In de loop van de pilot bleek behoefte aan een format voor een projectplan waarmee elk project op dezelfde wijze wordt voorbereid. Dit format is opgesteld door gebruik te maken van alle plannen die tot dan toe waren gemaakt. Naast het handavingsadvies wordt ook een plan voor de communicatie tijdens het project beschreven.
- **Beoordeling plan in begeleidingsgroep**  
 De begeleidingsgroep van de pilot in IJsselland bestaat uit de verkeersofficier van het OM in Zwolle (als voorzitter), de projectleider van de politie en twee projectadviseurs van het BVOM. In de begeleidingsgroep worden alle projecten inhoudelijk besproken en wordt een vervolgtraject afgesproken. Er wordt een projectenlijst bijgehouden waarin de voortgang van alle projecten staat vermeld.
- **Bestuurlijke besluitvorming**  
 Nadat in de begeleidingsgroep een project is besproken wordt het projectplan of de evaluatie door de verkeersofficier met het bestuur, i.c. de betreffende wethouder, afgestemd. Het resultaat van het overleg is een bestuurlijk besluit dat bepaalt hoe wordt verder gegaan met een handavingsproject. De nadruk ligt hier op de eigen verantwoordelijkheid van de wegbeheerder als probleemhouder.
- **Communicatie**  
 De communicatie over een project is erg belangrijk. Bewoners en weggebruikers hebben geklaagd over een locatie en het eerste communicatiemiddel om te laten weten dat er ook serieus naar de klachten wordt gekeken is de begeleidende brief bij de enquête. Als het project daadwerkelijk van start gaat zullen de omwonenden op de hoogte gesteld moeten worden. In IJsselland is ervoor gekozen om tijdens de eerste handavingsweek nog niet te verbaliseren, maar deze te gebruiken als waarschuwingsperiode. Dit is een belangrijk communicatiemiddel om de weggebruikers op de hoogte te stellen van het project en het doel daarvan. Het effect van zo'n waarschuwingsweek is groot en positief; er worden veel staandehoudingen verricht waarbij het doel van de controle wordt toegelicht en een folder van het project SVO wordt uitgedeeld. Het aantal overtredingen neemt na deze eerste waarschuwingsweek al meteen af.  
 Ook tijdens de handavingsperiode wordt er regelmatig gecommuniceerd. Handavingsberichten worden door de politie verzorgd, berichten over de start of afloop van een project worden door de wegbeheerder verzorgd.
- **Handavingsperiode met tussenmetingen**  
 De handavingsperiode bestaat meestal uit drie keer de cyclus van 6 weken handhaving gevolgd door 1 week tussenmeting. Na elke tussenmeting wordt de keuze gemaakt of het handavingsniveau wordt teruggebracht (meestal gehalveerd). Ook hiervoor is een standaard die in de regio IJsselland wordt gebruikt.  
 100% handavingsinzet = 7 dagen in de week 2 keer een controle van 2 uur  
 50% handavingsinzet = 3 of 4 dagen in de week 2 keer een controle van 2 uur  
 25% handavingsinzet = 2 dagen in de week 2 keer een controle van 2 uur  
 Onderhoudsniveau = 1 dag in de week een controle van 2 uur

- **Onderzoek rijgedrag (nameting)**  
Net als de voormeting en de tussenmeting wordt ook de nameting van het overtredingsgedrag uitgevoerd met de wegkantradar. Om de vergelijkbaarheid aan het einde van het project te kunnen maken is het belangrijk dat de metingen op eenzelfde wijze worden uitgevoerd.
- **Onderzoek klachten (na-enquête)**  
Na afloop van de handavingsperiode dient er een na-enquête te worden uitgezet door de gemeente. Dit is dezelfde enquête als de voor-enquête, zodat de vergelijking goed gemaakt kan worden en mogelijke veranderingen in de veiligheidsbeleving kunnen worden onderzocht. Het gaat immers om de subjectieve verkeersveiligheid.
- **Opstellen eindevaluatie**  
Voor de eindevaluatie is net als bij het projectplan in de loop van de pilot een format opgesteld. Het format wordt ingevuld met alle voorgaande stappen en hier worden conclusies en aanbevelingen van de verkeersadviseur aan verbonden.
- **Beoordeling evaluatie in begeleidingsgroep**  
De evaluatie wordt weer in de begeleidingsgroep besproken net als het projectplan. Als de begeleidingsgroep de evaluatie van voldoende kwaliteit vindt, wordt deze aangeboden aan het bestuur.
- **Bestuurlijke besluitvorming**  
Net als bij de start van het project gaat ook hier de verkeersofficier bij het bestuur, i.c. de wethouder, langs om de evaluatie te bespreken. Het resultaat van het overleg is weer een bestuurlijk besluit. De nadruk wordt ook hier weer gelegd op de eigen verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Vaak is er met handhaving in een relatief korte tijd een groot succes behaald in het dalen van het aantal overtreders en het vergroten van het verkeersveiligheidsgevoel. De handhaving is echter een tijdelijk instrument. Veelal wordt na een aantal weken handhaving op een laag niveau alweer een (lichte) stijging in overtreders geconstateerd. Vaak dient de wegbeheerder dus aanvullende infrastructurele maatregelen te treffen om een structurele wijziging van het verkeersgedrag te bereiken. Als gevolg hiervan worden daarvoor in aanmerking komende projecten na afloop van de handavingsperiode in handen gesteld van het ambtelijk RUP (Regionaal Uitvoerings Programma, gebiedsgebonden overleggen), teneinde aan het bestuurlijk RUP verbetervoorstellen te doen die leiden tot een vermindering van de noodzaak tot handhaving.

## 2.2 Betrokken partijen

Bij de projecten SVO zijn veel partijen betrokken zoals het lokaal OM, de politie, het BVOM en diverse wegbeheerders, zowel ambtelijk als bestuurlijk. Om een goed beeld te krijgen van de verschillende taken, de rolverdeling en de verschillende ervaringen en meningen over het project zijn een aantal interviews gehouden met enkele direct betrokkenen bij de pilot in IJsselland, te weten:

- De verkeersadviseurs en de coördinator van de politie: de heren Gerdes (coördinator), Van de Wart (verkeersadviseur, RUP KOVO), Sutman (verkeersadviseur, RUP Salland) en Knoll (verkeersadviseur, RUP Vechtdal en RUP IJsseldelta)
- Bestuur wegbeheerders: dhr. T. Boxum (oud-wethouder verkeer, gemeente Steenwijkerland) en dhr. J. Cnossen (wethouder verkeer, gemeente Zwolle).
- Ambtelijk wegbeheerders: de heren Hendrikse (gemeente Raalte), Tonen (gemeente Deventer) en Van de Berg (gemeente Steenwijkerland).

Naast deze interviews zijn onderwerpen voor de evaluatie besproken in de begeleidingsgroep waarbij de verkeersofficier van het lokaal OM, de projectleider van de politie en twee projectadviseurs van het BVOM aanwezig waren.

### Politie

Bij de politieregio IJsselland zijn veel mensen betrokken bij de projecten SVO. De projectleider van het verkeershandhavingsteam is ook de projectleider van het team subjectieve verkeersonveiligheid. De projectleider stuurt het team aan en maakt deel uit van de begeleidingsgroep. Naast de projectleider van de politie maken ook het lokaal OM en het BVOM deel uit van de begeleidingsgroep, waar alle projecten SVO worden besproken. De projectleider stuurt verder het verkeersadviseuroverleg aan, waar alle projecten inhoudelijk worden besproken.

Naast de projectleider is er een coördinator die specifiek voor het team subjectieve verkeersonveiligheid is aangesteld. Deze zorgt voor de planning, operationele ondersteuning

(middelen, meetrapportages) en afstemming met lokale teams. Daarnaast fungeert hij als landelijke vraagbaak voor de projecten subjectieve verkeersonveiligheid in de andere regio's.

In de regio IJsselland worden de projectplannen en de evaluaties door de verkeersadviseurs van de politiedistricten gemaakt. In een regionaal overleg van verkeersadviseurs wordt de voorbereiding, voortgang en uitvoering van de projecten besproken. De verkeersadviseurs hebben ervoor gezorgd dat er een groot aantal klachtlocaties aangepakt kon worden. Zonder handhavingplannen kon er namelijk niet gestart worden.

In de loop van de pilot kregen de plannen en evaluaties een steeds hogere kwaliteit, wat onder andere heeft geresulteerd in de formats die in andere regio's gebruikt kunnen worden. Bij de start van de pilot hebben de verkeersadviseurs de verschillende wegbeheerders op ambtelijk niveau benaderd met de opzet van het project en de vraag om nieuwe klachtlocaties aan te melden. Zij zijn dus in feite ook het klachtenloket. Daarnaast hebben de verkeersadviseurs op ambtelijk niveau de contacten met de wegbeheerders onderhouden bij de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van projecten en heeft één verkeersadviseur ook de communicatie over de projecten op zich genomen.

Belangrijke leerervaring is dat capaciteit exclusief beschikbaar moet zijn voor het maken van de plannen en de evaluaties om de projecten succesvol te laten verlopen. De projectmatige werkwijze kent immers een specifieke werkwijze en vereist specifieke kennis. Daarbij komt dat projectmatig werken voldoende tijd vereist voor het analyseren van gegevens, overleg met de wegbeheerder en het uitwerken van alle informatie in een projectplan of een evaluatie. Het overleg met de wegbeheerder speelt een zeer belangrijke rol, een goede samenwerking is een vereiste voor een succesvol project.

Het project in IJsselland trok veel landelijke aandacht. Vanuit andere regio's werden vragen gesteld over de operationele aanpak, vanuit de landelijke media werden ook veel informatieverzoeken gedaan. De verkeersadviseurs speelden hierbij een belangrijke rol.

Uiteraard is er de capaciteit van 12 fte voor de daadwerkelijke handhaving. Deze 12 fte bestaan uit 4 executieven (motorrijders) en 8 verkeersassistenten (Bijzondere Opsporings Ambtenaren, BOA's). Naast deze capaciteit is bij een aantal projecten geprobeerd ook capaciteit vanuit de districten bij het project te laten aansluiten, dit is in enkele gevallen gelukt. Echter bij de meeste projecten is na overleg met de lokale teamchef besloten de projecten volledig door het team subjectieve onveiligheid te laten uitvoeren zonder participatie van het team. Voor de gemaakte inzeturen in de pilotprojecten wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

## **OM**

De verkeersofficier van het lokaal OM in Zwolle is nauw betrokken geweest bij de pilot. Elke maand komt de begeleidingsgroep bijeen die wordt voorgezeten door de verkeersofficier, waar de projectleider van de politie en projectadviseurs van het BVOM bij aanwezig zijn. De begeleidingsgroep geeft een oordeel over de plannen, de handavingsinzet en de evaluaties van de projecten. Ook wijzigingen in de aanpak van de projecten zijn telkens in de begeleidingsgroep besproken. De verkeersofficier heeft naar aanleiding van het oordeel van de begeleidingsgroep overleg met de betreffende wethouders. Dit overleg vormt uiteindelijk het definitieve bestuurlijke besluit over een project. Daarnaast is de verkeersofficier aanwezig bij de bestuurlijke RUP-overleggen (Regionaal Uitvoerings Programma, gebiedsgebonden overleggen) waar ook de projecten SVO worden besproken. Het lokaal OM en de politie hebben bij de start van de pilot in elk RUP-overleg een toelichting gegeven over de projecten.

## **BVOM**

Het BVOM faciliteert de pilot, zij doet dit in meerdere opzichten. Allereerst door budget en middelen ter beschikking te stellen om een separaat handhavingsteam in het leven te roepen, voorzien van de benodigde opsporingsmiddelen. Daarnaast biedt het BVOM advies bij het opstellen van de projectplannen en heeft het formats ontwikkeld voor projectplannen, evaluaties en enquêtes. Ook laat het BVOM de geretourneerde enquêtes verwerken tot een rapportage voor betrokken wegbeheerders en politie. Het BVOM maakt deel uit van de begeleidingsgroep, waar onder verantwoordelijkheid van het lokaal OM besluiten worden genomen over de inzet van verkeershandhaving.

Het BVOM gebruikt de ervaringen en voortschrijdende inzichten uit de pilot voor de landelijke uitrol van de aanpak van subjectieve verkeersonveiligheid door de politie. Het gaat hierbij met name om de inzet van capaciteit, de omvang en duur van projecten, de gebruikte middelen en het proces van



aansturing van de handhavingscapaciteit door lokaal OM en politie. Het BVOM rapporteert aan het College van Procureurs-Generaal over de voortgang van de projecten en de pilot als geheel.

### **Wegbeheerders**

De wegbeheerders voeren de regierol wanneer het gaat om het verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid op hun wegen. De problematiek waar het project SVO zich op richt is vaak zeer lokaal van aard. Om deze reden leveren de wegbeheerders, vaak gemeenten, een bijdrage aan de analyse. De gemeentelijke verkeersambtenaar (die ook is verbonden aan het ambtelijk RUP-overleg) heeft een grote kennis van de lokale problematiek en kan eveneens op de hoogte zijn van subjectieve onveiligheidsgevoelens op verkeersgebied. Ook het bestuur van de gemeente heeft een goed zicht op de problemen die binnen de gemeentegrenzen aan de orde zijn.

In het kader van de integrale aanpak bestaat frequent overleg tussen de gemeente en politie, waarbij ook verkeer aan de orde komt. Vanuit de gemeente neemt een verkeerskundige deel aan het overleg en vanuit de politie de verkeersadviseur van het betreffende district. In dit overleg worden de klachten besproken die bij de gemeente of de politie zijn binnengekomen en wordt vervolgens bepaald welke klachtlocatie in aanmerking zou komen voor een project SVO. Voordat de pilot was gestart werden de klachten ook in dit overleg besproken, maar bij de politie was onvoldoende capaciteit beschikbaar voor verkeershandhaving op basis van klachten. Bij de start van de pilot waren er dus al voldoende potentiële projecten.

De samenwerking tussen de verkeersadviseurs van de politie en de verkeerskundigen bij de gemeenten is goed. Beiden leveren input voor het projectplan en de evaluatie. Op ambtelijk niveau vindt al afstemming plaats over eventuele vervolgacties van de gemeente na afloop van het project, vaak infrastructurele aanpassingen. Dit wordt later in een overleg met de wethouder en de verkeersofficier vastgelegd in een bestuurlijk besluit.

De wegbeheerder (zowel ambtelijk als bestuurlijk) is na afloop van een project overwegend positief over de werkwijze en de resultaten van het project. In de interviews is een kritisch punt aangegeven over de afstemming. De afstemming met / binnen het bestuur moet soms nog intensiever. De verkeersofficier heeft regelmatig contact met de betreffende wethouder, maar deze wethouder communiceert dit niet altijd met het college. Hierdoor kunnen verkeerde signalen over een project naar buiten worden gebracht. Daarnaast verloopt de ambtelijk-bestuurlijke afstemming binnen de gemeenten niet altijd optimaal.

De komst van de projecten heeft de inzet van verkeershandhaving in perspectief geplaatst en de integrale aanpak is essentieel gebleken voor duurzame gedragseffecten. Andere maatregelen, op het gebied van infrastructuur, educatie of communicatie krijgen een belangrijker rol dan voorheen. Met dit laatste is de behoefte aan bestuurlijke verkeershandhaving in de regio sterk afgenomen danwel volledig verdwenen.

Zowel in het ambtelijk als bestuurlijk RUP-overleg worden de evaluaties van de projecten besproken. Wanneer een project op onderhoudsniveau is beland, dient het bestuurlijk RUP aan het ambtelijk RUP opdracht te geven voor het verder uitwerken van extra maatregelen.

De integrale aanpak door politie, justitie en wegbeheerders heeft bijgedragen aan het wederzijdse begrip voor ieders taken en verantwoordelijkheden. Dit heeft geleid tot meer constructieve gesprekken tussen de verschillende partners.

## **2.3 Evaluatie decentrale huisvesting**

In de onderhandelingsfase voorafgaand aan de start van de pilot is uitgebreid gesproken over de huisvesting van de medewerkers. Er is gekozen voor een start met decentrale huisvesting die gedurende de pilot wordt geëvalueerd. Afhankelijk van deze evaluatie wordt een besluit genomen over toekomstige huisvesting.

Het Team Subjectieve Verkeersonveiligheid (TSV) bestaat uit acht verkeersassistenten, vier motorsurveillanten en één projectcoördinator, die allen centraal worden aangestuurd.

De acht verkeersassistenten zijn als volgt gehuisvest:

- Twee medewerkers zijn decentraal gehuisvest op het districts bureau in Deventer;
- Twee medewerkers zijn decentraal gehuisvest op het bureau van het team Steenwijk;
- Vier medewerkers zijn centraal gehuisvest en ondergebracht bij het verkeershandhavingsteam op het hoofdbureau in Zwolle.

De vier motorrijders zijn vanuit de districten (decentraal) voor het team werkzaam. De projectcoördinator is ondergebracht bij het team op het hoofdbureau in Zwolle. De praktijk heeft uitgewezen dat decentrale huisvesting problemen oplevert, die de kwaliteit en effectiviteit van het werk negatief beïnvloeden.

Concreet doen de volgende problemen zich voor:

- Decentrale huisvesting belemmert een flexibele inzet door de projectcoördinator;
- De projecten zijn verspreid door de hele regio en niet gekoppeld aan bijvoorbeeld de districten; de decentrale werkplekken liggen aan de rand van de regio, Zwolle ligt centraal;
- Het ontbreken van een gezamenlijk team (er is een fysieke scheiding tussen de decentraal gehuisveste teams) draagt niet bij aan de eenduidige inzet en kwaliteit van handhaving;
- De integratie binnen het centrale team Verkeer verloopt moeilijk voor de decentraal gehuisveste medewerkers;

Genoemde problemen zijn aanleiding om, zoals bij de start van het project overeengekomen, decentrale huisvesting van medewerkers van het team subjectieve verkeersonveiligheid te heroverwegen. De kwaliteit van handhaving, motivatie en integratie van de medewerkers staat hierbij voorop. Concreet voorstel is dan ook om na afloop van de pilot het project voort te zetten met centraal aangestuurde en gehuisveste medewerkers.

### 3. Feiten en Cijfers

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de resultaten van de pilot als geheel. Meer gedetailleerde informatie per deelproject is terug te vinden in bijlage B.

Bij de start van de pilot is direct begonnen met projecten in Deventer en Steenwijk. Daarnaast was sprake van veel voorbereidende werkzaamheden tijdens de opstartfase. De drie districtelijke verkeersadviseurs hebben intensief samengewerkt met gemeenten om de regionale subjectieve verkeersonveiligheid in kaart te brengen, projectplannen op te stellen en handhavingsadviezen aan de begeleidingsgroep voor te leggen. In onderstaande paragrafen staan gegevens over de projecten en de behaalde resultaten.

#### 3.1 Klachtlocaties en wegbeheerders

<b>Totaal aantal klachtlocaties</b>	<b>33</b>
waarvan uitgevoerd in projecten	14
waarvan niet uitgevoerd (negatief handhavingsadvies)	10
waarvan in voorbereiding	6
waarvan uitgevoerd en afgerond	3
<b>Betrokken wegbeheerders</b>	<b>11</b>
waarvan dorpskernen	12

Aan alle geïnventariseerde klachtlocaties is de nodige aandacht besteed, zoals een beoordeling van de weg en diverse nulmetingen om te bepalen of de locatie voldoet aan de criteria voor een project SVO. In totaal zijn 27 locaties geanalyseerd. Uiteindelijk zijn 17 projecten in uitvoering gebracht. De locaties met een negatief handhavingsadvies zijn 'teruggegeven' aan de gemeenten voor een vervolgaanpak, (voorlopig) zonder de inzet van handhaving.

#### 3.2 Projectduur

<b>Standaard projectduur</b>	<b>6 maanden</b>	daarna handhaving op onderhoudsniveau
minimale projectduur	4 weken	Raarhoeksweg, Raalte
maximale projectduur	1,5 jaar	lopende projecten Steenwijk, Deventer en Ommen

Elk project heeft een standaard doorlooptijd van 6 maanden. Hierna wordt veelal overgegaan tot handhaving op onderhoudsniveau, totdat de gemeente de gewenste infrastructurele maatregelen neemt. Handhaving op onderhoudsniveau voorkomt dat het oude verkeersgedrag weer de kop op steekt en daarmee ook de klachten. Daarnaast worden daarvoor in aanmerking komende projecten na afloop van de handavingsperiode in handen gesteld van het ambtelijk RUP, teneinde aan het bestuurlijk RUP verbetervoorstellen te doen die leiden tot een vermindering van de noodzaak tot handhaving.

Enkele projecten zijn eerder gestopt om diverse redenen. Zo is het project van de Raarhoeksweg in Raalte gestopt vanwege onder meer het zeer geringe aantal overtreders. De veelheid aan klachten was onvoldoende geobjectiveerd toen gestart werd met de inzet van handhaving. Verdere objectivering door middel van tellingen heeft geleid tot een vroegtijdig einde van dit project. Hiermee werd nogmaals het belang van goede nulmetingen benadrukt.

### 3.3 Handhavingsinzet

<b>Handhavingsinzet politie</b>	<b>13 fte</b>	(8x BOA, 4x executief, 1x coördinator)
inzet totaal per jaar	7000 uur	(2005)
gemiddelde inzet per project per jaar	533 uur	(2005)
project met meeste inzet per jaar	> 1000 uur	Colmschate-Zuid te Deventer (2005)
project met minste inzet per jaar	< 100 uur	Bergentheim te Hardenberg (2005)

Per jaar is zo'n 7.000 uur inzet geleverd voor de projecten. Omgerekend is dit gemiddeld 583 uur per fte, uitgaande van 12 fte controlecapaciteit. In de beginfase van 2005 was het TSV nog niet volledig op sterkte, waardoor niet de volledige 12 fte beschikbaar waren. In het convenant is een afspraak gemaakt van 950 netto inzeturen per fte per jaar. Deze afspraak is mede vanwege genoemde redenen niet gehaald (61% van de taakstelling), maar ook doordat de voorbereidingstijd in het eerste jaar nog veel tijd kostte.

De cijfers hebben betrekking op de netto controletijden op straat.

### 3.4 Overtredingen

<b>Overtreders snelheid totaal per jaar</b>	<b>&gt; 10.000</b>	
snelheidsovertreders gemiddeld per project	750	
snelheidsovertreders maximaal per project	>2000	Burg. Van Engelenweg te IJsselmuiden (2005)
snelheidsovertreders minimaal per project	< 10	De Brink te Deventer (2005)
rijbewijsinvorderingen snelheid maximaal	3	Ommerkanaal-Oost te Ommen
aantal snelheidsovertreders per inzetuur	1,45	gemiddeld per project
minimum aantal snelheidsovertreders per uur	< 0,05	De Brink te Deventer
maximum aantal snelheidsovertreders per uur	> 2,25	Burg. Van Engelenweg te IJsselmuiden
<b>Overtreders overige speerpunten totaal per jaar</b>	<b>1000</b>	(2005)
waarvan bromfietzers	550	(helm, constructiesnelheid etc.)
waarvan gordel	450	

Verkeersklachten waren in de meeste gevallen gekoppeld aan rijnsnelheden. Het accent van de inzet lag dan ook op snelheidshandhaving.

De politie IJsselland heeft er voor gekozen om alle overtreeders staande te houden. Tijdens een staandehouding wordt een bekeuringsgesprek gevoerd en wordt een folder uitgedeeld over het

project. In de gesprekken wordt benadrukt dat handhaving plaatsvindt vanwege de onveiligheidsgevoelens van bewoners en omwonenden van de betreffende locatie.

In het convenant is opgenomen dat er gestreefd wordt naar een verdeling van 70% met staandehouding en 30% op kenteken te bekeuren. De politie IJsselland heeft echter voldoende capaciteit om 100% met staandehouding te doen.

In totaal zijn in de regio in 2005 meer dan 11.000 overtredingen geconstateerd in de projecten subjectieve verkeersonveiligheid.

### 3.5 Verkeersgedrag

<b>Verkeersgedrag vóór start project</b>		
gemiddeld overtredings% snelheidslimiet - vóór	40,2%	
maximaal overtredings% snelheidslimiet - vóór	75,0%	Somervaart, Colmschate-Zuid te Deventer
<b>Verkeersgedrag na afloop project</b>		
gemiddeld overtredings% snelheidslimiet - na	20,2%	
maximaal overtredings% snelheidslimiet - na	37,0%	Campherbeeklaan, Berkum te Zwolle

De integrale aanpak en daarmee de inzet van verkeershandhaving heeft geleid tot forse dalingen van de overtredingspercentages van de maximumsnelheid. Zie bijlage B voor de resultaten per deelproject.

Om een structurele gedragsverandering te bereiken is de inzet van verkeershandhaving alleen niet voldoende. Gebleken is dat vooral sober ingerichte straten klachtlocaties zijn; als een weg helemaal Duurzaam Veilig is ingericht zijn er vaak geen klachten. Handhaving in deze sober ingerichte straten levert vaak een tijdelijk positief resultaat op. In nagenoeg alle projecten is een tendens zichtbaar dat het overtredingspercentage in eerste instantie, bij 100% handhavingsinzet, afneemt. Naarmate het toezichtniveau daalt tot uiteindelijk onderhoudsniveau blijft wel een zeker effect zichtbaar, maar na stopzetten van de inzet loopt het overtredingspercentage weer op. In sober ingerichte gebieden is het doorgaans niet mogelijk om een overtredingspercentage van minder dan 10% te realiseren met de inzet van verkeershandhaving. Om een duurzaam effect te bereiken zijn dus infrastructurele aanpassingen noodzakelijk. Daarom is het erg belangrijk dat een wegbeheerder voor de start van het project de intentie heeft en uitspreekt om maatregelen te treffen.

### 3.6 Verkeersveiligheidsgevoel

Om de gevoelens van verkeers(on)veiligheid te meten zijn enquêtes gehouden onder bewoners en omwonenden van de klachtlocaties. Het BVOM heeft hiervoor een standaardenquête ontworpen. Hiervan zijn er in totaal 2655 uitgezet. Voor nulmetingen zijn 1939 enquêtes gebruikt, voor nametingen 716 enquêtes bij in totaal 16 projecten. In onderstaande tabel staan de resultaten van de projecten vermeld.

<b>Effecten op gevoelens van onveiligheid<sup>1</sup></b>		
Vermindering onveiligheid gemiddeld	23%	
Vermindering onveiligheid maximaal	32%	Burgemeester van Engelenweg te IJsselmuiden
Vermindering onveiligheid minimaal	8%	Ommerkanaal-Oost te Ommen
<b>Effecten op gevoelens van veiligheid<sup>2</sup></b>		
Verbetering veiligheid gemiddeld	11%	
Verbetering veiligheid maximaal	25%	Middenweg te Steenwijk en Burgemeester Van Engelenweg te IJsselmuiden
Verbetering veiligheid minimaal	-4%	Ommerkanaal-Oost te Ommen

<sup>1</sup> Het (verkeers)onveiligheidsgevoel is gedefinieerd als het aandeel respondenten dat aangeeft het verkeer 'onveilig' tot 'zeer onveilig' te vinden op de betreffende locatie.

<sup>2</sup> Het (verkeers)veiligheidsgevoel is gedefinieerd als het aandeel respondenten dat aangeeft het verkeer 'veilig' tot 'zeer veilig' te vinden op de betreffende locatie.

In het begin van de pilot is niet van elk project een voor- en een na-enquête uitgevoerd. Op dat moment was nog geen goed format beschikbaar, dit is pas in de loop van de pilot ontwikkeld. In twee projecten is in plaats van de standaard-enquête gebruik gemaakt van een door de gemeente zelf opgezette vragenlijst, of van een zogenaamde bevolkingsmonitor. In een aantal projecten hebben bijzondere omstandigheden ervoor gezorgd dat helemaal geen enquête is uitgezet. Zo is er een project waar de gemeente jaarlijks enquêtes rondstuurt waarin de klachtlocatie ook meegenomen is, maar er is ook een project waar het gaat om heel weinig bewoners en waar de klachten met name van weggebruikers komen.

In alle projecten heeft de integrale aanpak, waarvan verkeershandhaving deel uitmaakt, geleid tot een vermindering van de subjectieve verkeersonveiligheid. In nagenoeg alle projecten heeft de aanpak ook geleid tot verbetering van de subjectieve verkeersveiligheid. Bij het project Ommerkanaal-Oost is het gevoel van veiligheid verminderd, maar ook het gevoel van onveiligheid is verminderd. Gemiddeld zijn de gevoelens van verkeersveiligheid met 11% gestegen en de gevoelens van verkeersonveiligheid met 23% gedaald.

Onderdeel van elke enquête zijn vragen aan bewoners en omwonenden over wat zij zelf als oplossing zouden kiezen om de geconstateerde verkeersonveiligheid te verminderen. Meer dan 75% van de respondenten is van mening dat de inrichting van de weg en de bijbehorende snelheidslimiet niet met elkaar in overeenstemming zijn en dat de weg uitnodigt tot harder rijden. Van de respondenten kiest gemiddeld 54% (voormeting) en 61% (nameting) voor infrastructurele maatregelen, zoals reconstructie van de weg. Voor de inzet van politiecontroles kiest 52% (voormeting) en 44% (nameting) als oplossing. In alle projecten worden politiecontroles in de nametingen minder vaak als oplossing aangedragen. Van de respondenten kiest 11% (voormeting) en 9% (nameting) voor een andere oplossing, zoals het weren van vrachtverkeer of bussen, het tegengaan van sluijverkeer of het publiceren over de problemen in de plaatselijke media.

Naast de antwoorden op de enquêtevragen worden ook ongevraagd veel schriftelijke suggesties in de enquêtes aangedragen. Nadat deze verwerkt zijn, worden de enquêtes daarom ter verdere afdoening getourneerd aan de betrokken gemeente.

### 3.8 Gebruikte middelen

In onderstaande tabel een overzicht van de gebruikte handhavingsmiddelen, meetmiddelen, communicatiemiddelen en voertuigen.

<b>Gebruikte handhavingsmiddelen</b>		
laserguns	4	
radarapparatuur	4	
alcoholtesters	4	
<b>Meetmiddelen</b>		
wegkantradars	3	snelheids- en intensiteitmetingen
software V-tel	1	verwerking van meetresultaten
<b>Communicatiemiddelen</b>		
folders	> 10.000	uitgedeeld bij staandehoudingen
mottoborden	14	
snelheidsinformatiesystemen	2	`smiley`
<b>Voertuigen</b>		
auto's	4	onopvallende personenauto's (stationcar)
motoren	2	opvallende motorfietsen





Bij de start van de pilot is elke auto (vier in totaal) voorzien van radarapparatuur, een lasergun en een alcoholtester. Ook waren twee wegkantraders beschikbaar. Omdat gekozen is voor 100% controles met staandhouding is veel gebruik gemaakt van de vier laserguns. Het was mogelijk om hiermee in alle projecten voldoende handhavingsinzet te realiseren. De radarapparatuur is voor de projecten niet ingezet.

Tijdens de pilot is een extra wegkantradar verstrekt, om te kunnen voldoen aan de verzoeken van wegbeheerders om objectieve meetgegevens. Met de bijbehorende software kunnen de meetgegevens worden bewerkt in grafieken en tabellen. De software is op dit moment echter nog niet in staat om het overtredingspercentage boven de verbaliseringslimiet (> 37, 57, 67 km/u etc.) weer te geven. Omdat dit overtredingspercentage wel in de doelstellingen van elk projectplan staat vermeld, moet dit worden aangepast. IJsselland berekent het overtredingspercentage nu nog handmatig.

De politie IJsselland heeft voor het project speciale mottoborden laten ontwerpen, die bij alle projecten worden gebruikt om de verkeershandhaving onder de aandacht te brengen. Tijdens de controles zijn ook folders met informatie over het project uitgedeeld aan passanten en overtreeders. Deze folders hebben tevens als basis gediend voor een landelijke folder over de projecten 'subjectieve verkeersonveiligheid'.

## 4. Het vervolg op de pilot

De pilot subjectieve verkeersonveiligheid in IJsselland loopt af op 31 augustus 2006. Het project zal daarna een structureel karakter krijgen. Andere politieregio's hebben de beschikking over zes fte gekregen voor de projecten SVO. In dit hoofdstuk zal worden beschreven hoe de situatie na de pilot in IJsselland eruit zal zien.

Voor de pilot in IJsselland is het aanvullende team TSV van 13 fte opgestart, onder aansturing van de projectleider van het bestaande verkeershandhavingsteam (Team Verkeersveiligheid, TVV).

De 13 fte zijn onderverdeeld in:

- 1 coördinator; deze zorgt voor de planning, operationele ondersteuning (middelen, meetrappartages) en afstemming met lokale teams. Daarnaast fungeert hij als landelijke vraagbaak voor de projecten subjectieve verkeersonveiligheid in de andere regio's.
- 4 executieve motorrijders; voor de daadwerkelijke handhaving,
- 8 verkeersassistenten; ook voor de daadwerkelijke handhaving.

Met de beschikbare capaciteit is het mogelijk gebleken om een groot aantal projecten te starten (zie ook hoofdstuk 3). In deze evaluatie is al de nodige aandacht besteed aan de behaalde successen. Op 31 augustus 2006 loopt de pilot ten einde en zal deze overgaan in een structurele activiteit, zoals die in de andere politieregio's ook wordt uitgevoerd. Dit betekent dat de TSV-formatie moet worden teruggebracht van 13 fte naar zes fte. Een plotselinge wijziging naar zes fte heeft nadelige consequenties voor het aantal projecten dat kan worden uitgevoerd. Er zijn afspraken gemaakt met wegbeheerders die nagekomen dienen te worden, bijvoorbeeld locaties waar gehandhaafd wordt op onderhoudsniveau tot aan een reconstructie. Daarnaast zijn er verwachtingen gewekt richting het bestuur dat er veel projecten kunnen worden opgepakt, dit zal na de pilot minder zijn.

Om het aantal projecten af te bouwen is een geleidelijke personele afbouw wenselijk. Een andere reden hiervoor is dat het boventallig personeel dan meer mogelijkheden heeft om door middel van een natuurlijk verloop een andere plek te vinden.

Op dit moment werken vier executieve motorrijders op detachingsbasis bij TSV. Deze vier fte zullen per 1 september 2006 weer teruggaan naar de districten. Naast de projectcoördinator blijven dan acht fte (BOA's) over, die voor de duur van een overgangperiode van maximaal twee jaar nog in dienst van het TSV blijven. Om tot een juiste indeling van de zes fte in boa's en executieven te komen zal met capaciteit geschoven moeten worden tussen TSV en TVV. Het TVV bestaat uit relatief veel executieve krachten, die al jaren een stempel drukken op de projectbegroting. Door een betere, evenwichtige verhouding tussen boa's en executieven in zowel TVV als TSV worden deze problemen opgelost. Hier ligt een taak voor de projectleider en de projectadviseur.

Na de overgangperiode van maximaal twee jaar bestaat de TSV-formatie uit zes fte.

De terugkeer van de motorrijders naar de districten en de afbouw van de formatie gedurende de overgangperiode heeft ook consequenties voor de benodigde middelen. De motoren worden overbodig, omdat de vier motorrijders terugkeren naar de districten en de motorrijders van het TVV over voldoende motoren beschikken. Het aantal voertuigen zal op het einde van de overgangperiode moeten zijn teruggebracht van vier naar twee. Ook de radarapparatuur moet worden afgebouwd naar in totaal twee stuks. Door meer gebruik te maken van de radarapparatuur kan het aantal projecten eenvoudiger worden bemenst. Het aantal laserguns kan gehandhaafd blijven.

## 5. Conclusies en leerervaringen voor andere regio's

De pilot subjectieve verkeersonveiligheid in IJsselland is een groot succes. Er zijn diverse projecten uitgevoerd met goede resultaten in termen van het verkeersgedrag van verkeersdeelnemers en het veiligheidsgevoel van bewoners en omwonenden van klachtlocaties. Gemiddeld zijn de gevoelens van verkeersonveiligheid met 23% gedaald en de gevoelens van verkeersveiligheid met 11% gestegen.

Op zowel bestuurlijk als ambtelijk niveau is tevredenheid over de intensieve samenwerking tussen gemeenten, politie en justitie. De afstemming met het Regionaal College en de aanjagende rol van het lokaal OM in de richting van gemeenten heeft hieraan een belangrijke bijdrage geleverd.

In het proces van klacht tot inzet van middelen is een aantal zaken erg belangrijk gebleken:

- Het objectiveren van klachten is erg belangrijk om een effectieve inzet te kunnen bepalen; daarnaast zijn nulmetingen en effectmetingen noodzakelijk om de effecten van inzet te kunnen analyseren. Hoewel dit in eerste instantie als een drempel werd ervaren om met een project te starten, werd al snel de meerwaarde erkend door gemeenten en politie.
- De beschikbaarheid van specifieke capaciteit voor het maken van de plannen en de evaluaties is een belangrijke voorwaarde om de projecten succesvol te laten verlopen.
- Een sobere Duurzaam Veilige weginrichting leidt doorgaans vaker tot klachten dan in een goed ingerichte weg. Daarbij komt dat bij een sobere inrichting ernstige twijfel bestaat over de blijvende effectiviteit van verkeershandhaving.
- Het beschikbaar stellen van formats voor het opstellen van projectplannen en evaluaties bevordert een snelle doorlooptijd van een project.

De decentrale huisvesting van TSV-medewerkers is niet optimaal gebleken. Directe en zichtbare aansturing is een belangrijke randvoorwaarde voor kwalitatieve handhaving en beheersing van het proces. Het is derhalve wenselijk om door te gaan met alleen maar centraal gehuisveste medewerkers.

Er zijn veel metingen uitgevoerd, zowel van het verkeersgedrag als van de subjectieve verkeersonveiligheid (enquêtes). Opvallend resultaat uit de enquêtes is de voorkeur van bewoners en omwonenden voor aanvullende infrastructurele maatregelen boven de structurele inzet van verkeershandhaving door de politie. De komst van de projecten heeft de inzet van handhaving ook bij bestuurders in perspectief geplaatst. De integrale aanpak is essentieel gebleken voor duurzame gedragseffecten. Andere maatregelen, op het gebied van infrastructuur, educatie of communicatie krijgen hierdoor een belangrijker rol dan voorheen. Met dit laatste is de behoefte aan bestuurlijke verkeershandhaving in de regio sterk afgenomen danwel volledig verdwenen.

Zowel in het ambtelijk als bestuurlijk RUP-overleg worden de evaluaties van de projecten besproken. Wanneer een project op onderhoudsniveau van handhaving is beland, dient het bestuurlijk RUP aan het ambtelijk RUP opdracht te geven voor het verder uitwerken van extra maatregelen. Hiermee wordt een structureel effect op de verkeersveiligheid (zowel objectief als subjectief) in de hand gewerkt.

De ervaringen die zijn opgedaan bij de pilot in IJsselland worden gebruikt bij de landelijke uitrol van projecten 'subjectieve verkeersonveiligheid'. De meeste politieregio's zijn inmiddels met dergelijke projecten gestart. Het BVOM heeft budget gereserveerd om al deze projecten te kunnen ondersteunen.

## Bijlage A Aanpak TSV-project

### Projectvoorbereiding:

Activiteit	taak	werkzaamheden
Inventarisatie klachten	Verkeersadviseur (van regulier)	Verkeersadviseur inventariseert bij gemeente en lokale BPZ team.
Schouw klachtlocatie	Verkeersadviseur	Verkeersadviseur beoordeelt of de weginrichting voldoet aan de DV-inrichtingseisen. Mogelijkheid 1: negatief handadvies aan de begeleidingsgroep politie/(BV)OM Mogelijkheid 2: doorgaan met opstellen handadviesplan.
Onderzoek rijgedrag	Verkeersadviseur + coördinator TSV	Verkeersadviseur geeft opdracht aan coördinator TSV. TSV voert onderzoek uit en levert onderzoeksgegevens aan verkeersadviseur.
Analyse rijgedrag	Verkeersadviseur	Verkeersadviseur analyseert de door TSV uitgevoerde metingen en bepaalt vervoltraject. Mogelijkheid 1: negatief handadvies aan begeleidingsgroep politie/(BV)OM Mogelijkheid 2: klachtenonderzoek
Onderzoek klachten	Verkeersadviseur / gemeente / BVOM	-Gemeente zet enquête uit in het klachtengebied -Verkeersadviseur stuurt enquêterespons naar BVOM -BVOM laat enquête analyseren door Grontmij en levert rapportages aan verkeersadviseur
Analyse klachten	Verkeersadviseur / BVOM	Verkeersadviseur beoordeelt rapportage van enquête en beslist over vervoltraject. Mogelijkheid 1: negatief handadvies aan begeleidingsgroep politie/(BV)OM Mogelijkheid 2: doorgaan met wegschouw
Opstellen Handadviesplan	Verkeersadviseur / coördinator TSV	Verkeersadviseur schrijft plan en bepaalt i.o.m. de lokale teamchef en de coördinator TSV de handadviesinzet- en methodiek. Handadviesplan gaat naar begeleidingsgroep politie/(BV)OM
Beoordeling Handadviesplan	Begeleidingsgroep politie / (BV)OM	Begeleidingsgroep beoordeelt of handadviesplan aan eisen voldoet.
Bestuurlijke besluitvorming	Verkeersofficier OM	OM neemt i.o.m. betreffende wethouder een besluit.
Verzorgen in- en externe communicatie	Verkeersadviseur en gemeente	Gemeente verzorgt de communicatie richting burgers en verkeersadviseur verzorgt de interne communicatie binnen het politiekorps.

**Projectuitvoering** (inclusief afronding):

<b>Doorlooptijd 26 weken</b>	<b>taak</b>	<b>werkzaamheden</b>
week 1	TSV	De eerste week fungeert als promotieweek / waarschuingsweek, waarin zoveel mogelijk overtreders worden staande gehouden, en mondeling en schriftelijk (flyer) worden gewezen op het gewenste gedrag en de komende handhavingsperiode.
week 2 t/m 7	TSV	Bekeuren op handhavingsniveau 100%.
week 8 t/m 9	TSV	Uitvoeren 1 <sup>e</sup> tussenmeting rijgedrag gedurende een volledige week. Buiten de daadwerkelijke metingen wordt gecontroleerd op handhavingsniveau 100%. Meetgegevens naar verkeersadviseur.
week 10 t/m 11	Verkeersadviseur	Verwerken meetgegevens in een rapportage met advies over het handhavingsniveau en inzenden aan de begeleidingsgroep politie / (BV)OM. Coördinator TSV inlichten m.b.t. voorgestelde handhavingsniveau, dat onmiddellijk ingaat.
week 10 t/m 16	TSV	Handhaven conform door verkeersadviseur geadviseerd niveau.
week 17 t/m 18	TSV	Uitvoeren 2 <sup>e</sup> tussenmeting. Doorgaan met controles buiten de meetweek. Meetgegevens naar verkeersadviseur.
week 19 t/m 20	Verkeersadviseur	Verwerken meetgegevens in een rapportage met advies over het handhavingsniveau en inzenden aan de begeleidingsgroep politie / (BV)OM. Coördinator TSV inlichten m.b.t. voorgestelde handhavingsniveau, dat onmiddellijk ingaat.
week 19 t/m 25	TSV	Handhaven conform door verkeersadviseur geadviseerd niveau
week 26 t/m 27	TSV	Uitvoeren eindmeting. Buiten de meetweek doorgaan met controles op laatste niveau.
week 28 t/m 29	Verkeersadviseur	Analyse eindmeting en coördinator TSV inlichten m.b.t. voorgesteld handhavingsniveau.
week 28 t/m 31	Gemeente	Uitzetten na-enquête (doorlooptijd 4 weken).
week 28 e.v.	TSV	Handhaven op door verkeersadviseur n.a.v. eindmeting bepaald niveau tot bestuurlijke besluitvorming heeft plaats gevonden.
week 32 t/m 35	Verkeersadviseur / BVOM	-Verkeersadviseur stuurt enquêterespons in naar BVOM -BVOM verzorgt bewerking en rapportage door Grontmij
week 36 t/m 38	Verkeersadviseur	Verkeersadviseur maakt eindevaluatie van het project en verzorgt aanlevering aan de begeleidingsgroep politie / (BV)OM.
	Begeleidingsgroep politie / (BV)OM	Bespreking eindevaluatie en voorlopige besluitvorming m.b.t. projectvoortgang.
	OM / wethouder	Bespreking eindevaluatie en besluitvorming.

## Bijlage B Projectenlijst

In grijs weergegeven zijn afgeronde projecten of projecten met een negatief advies

Indien wordt gesproken over % inzet dan wordt over het algemeen bedoeld:

100% handhavingsinzet: 7 dagen in de week 2 keer een controle van 2 uur

50% handhavingsinzet: 3 of 4 dagen in de week 2 keer een controle van 2 uur

25% handhavingsinzet: 2 dagen in de week 2 keer een controle van 2 uur

Onderhoudsniveau: 1 dag in de week een controle van 2 uur

Huidig inzetniveau is vastgesteld half juli 2006.

### Gemeente Steenwijkerland

<p>Middenweg te Steenwijk, Steenwijkerland</p> <p> huidig inzetniveau: <b>onderhoud</b></p>	<p>situatie:</p>	<p>De middenweg was vroeger een soort gebiedsontsluitingsweg, maar d.m.v. een reconstructie is deze omgevormd tot erftoegangsweg en is geïntegreerd in een 30 km-zone. Aan de middenweg zijn twee basisscholen gelegen en een klein winkelcentrum. De Middenweg is duurzaam veilig ingericht; er zijn duidelijke poortconstructies aangebracht, er zijn plateaus op de kruisingen en het profiel is op sommige delen versmald.</p>
	<p>klachten:</p>	<p>Ruim 700 klachten van wijkbewoners over te snel rijden in 30 km-zone. Vooral combinatie met schoolgaande kinderen op de fiets en te hard rijdend gemotoriseerd verkeer.</p>
	<p>stand van zaken:</p>	<p>Project is afgerond maar er wordt nog gehandhaafd op onderhoudsniveau tot gemeente infrastructurele maatregelen neemt; hierover zijn afspraken gemaakt.</p> <p>De V85 is afgenomen van 48 km/uur bij de nulmeting tot 36 km/uur bij de eindmeting en een overtrederpercentage van 15%. (overtredings% was bij de nulmeting nog niet gemeten)</p> <p>Ondanks dat er nog infrastructurele aanpassingen moeten plaatsvinden zijn de bewoners al veel positiever over de veiligheid en het rijgedrag.</p> <p>Het overtrederpercentage is na 7 maanden handhaving op onderhoudsniveau weer gestegen naar ruim 30%.</p>
<p>Kallenkoterallee te Steenwijk, Steenwijkerland</p> <p> huidig inzetniveau: <b>onderhoud</b></p>	<p>situatie:</p>	<p>De Kallenkoterallee was een gebiedsontsluitingsweg met een 50 km/uur regime. In 2003 is de weg opnieuw ingericht nu als een erftoegangsweg met een 30 km/uur regime. Er zijn veel kruisingen op de Kallenkoterallee welke ingericht zijn als kleine rotondes. Tussen de rotondes zijn er rechtstanden van 100 à 150 m. waar de snelheid van de auto's behoorlijk hoog kan zijn. Er maken ook veel fietsers gebruik van de Kallenkoterallee.</p>
	<p>klachten:</p>	<p>Er zijn sinds de herinrichting tientallen klachten binnen gekomen over het verkeersgedrag op de Kallenkoterallee. Vooral fietsers die worden ingehaald door auto's levert gevaarlijke situaties op. Er zijn in het verleden wel al acties gekoppeld aan de klachten.</p>
	<p>stand van zaken:</p>	<p>Project is afgerond maar er wordt nog gehandhaafd op onderhoudsniveau tot de gemeente infrastructurele maatregelen neemt; hierover zijn afspraken gemaakt.</p> <p>De V85 is afgenomen van 46 km/uur bij de nulmeting tot 40 km/uur bij de eindmeting. (overtredingspercentage was bij de nulmeting nog niet gemeten) Opvallend was dat vooral de hoge pieken in de rijnsnelheden eruit zijn.</p> <p>Helaas is er geen voor-enquête gehouden omdat deze nog in ontwikkeling was bij de start van het project. Er is wel een na-enquête gehouden, maar een verschil in veiligheidsgevoel is dus niet gemeten.</p>

## Gemeente Staphorst

<p>J.C. van Andelweg te Staphorst</p> <p>huidig inzetniveau: <b>100%</b></p>	<p>situatie:</p>	<p>De J.C. van Andelweg is een sober maar doelmatig ingerichte 30 km-weg. De afgelopen jaren zijn veel aanpassingen aan de weg gedaan. De weg vormt een barrière tussen twee scholen en woonwijken. De weg wordt door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt, voor fietsers zijn fietssuggestiestroken aangelegd.</p>
	<p>klachten:</p>	<p>Door de ouders /verzorgers van de leerlingen van de langs de J.C. van Andelweg gelegen school, de wijkbewoners en de aanwonenden van de aanliggende wijk, wordt veel geklaagd over het dominante gedrag van het autoverkeer en de hoge snelheden die door dit autoverkeer worden gereden.</p>
	<p>stand van zaken:</p>	<p>Project is gestart in maart 2006 en loopt nog. (in combinatie met de Hoogweg omdat beide wegen als sluiproute van elkaar kunnen fungeren) Het overtredingspercentage bij de nulmeting was 64%. Bij de voor-enquête geeft 29% aan zich veilig tot zeer veilig te voelen, tegenover 44% die aangeeft zich onveilig tot zeer onveilig te voelen.</p>
<p>Hoogweg te Staphorst</p> <p>huidig inzetniveau: <b>100%</b></p>	<p>situatie:</p>	<p>In 2003 is de Hoogweg heringericht als erftoegangsweg in een 30 km-zone. Voorheen was de Hoogweg een ontsluitingsweg, mar nu na de herinrichting wordt de weg nog steeds gebruikt door veel (vracht)verkeer. De Hoogweg is sober en doelmatig ingericht.</p>
	<p>klachten:</p>	<p>Er zijn veel klachten over het dominante gedrag van het autoverkeer en er wordt een hoge snelheid van het autoverkeer ervaren.</p>
	<p>stand van zaken:</p>	<p>Project is gestart in maart 2006 en loopt nog. (in combinatie met de Van Andelweg omdat beide wegen als sluiproute van elkaar kunnen fungeren) Het overtredingspercentage bij de nulmeting was 73%. Bij de voor-enquête geeft 26% aan zich veilig tot zeer veilig te voelen, tegenover 37% van de geënquêteerden die aangeven zich onveilig tot zeer onveilig te voelen.</p>

## Gemeente Zwartewaterland

- Verkavelingsweg te Zwartewaterland is een klachtlocatie waarvan het projectplan in voorbereiding is. Waarschijnlijk wordt dit een negatief handhavingsadvies omdat de weg niet voldoende is ingericht.
- Mr. Simonsweg in Genemuiden te Zwartewaterland is een klachtlocatie waarvan het projectplan in voorbereiding is. Waarschijnlijk wordt dit een negatief handhavingsadvies omdat de weg niet voldoende is ingericht.



## Gemeente Deventer

Colmschate Zuid  te Colmschate, Deventer  huidig inzetniveau: <b>onderhoud</b>	situatie:	In de wijk Colmschate Zuid liggen drie wegen (Braam, Grote Ratelaar, Somervaart), welke worden gebruikt door sluipverkeer op spijtijden. In de oorspronkelijke ontwikkelingsplannen (jaren 80-90) kregen de wegen de functie van wijkontsluitingsweg (50 km/uur). In het kader van de categorisering van wegen zijn deze wegen aangewezen als erftoegangswegen met een 30 km/uur regime, maar de inrichting van de wegen wijkt nog sterk af van de inrichting van de overige wegen en straten in de wijk. Wel zijn er kruispuntplateaus en rijbaanversmallingen aangebracht. Op de drie wegen bevindt zich veel oversteekverkeer vanwege de scholen in de wijk en een winkelcentrum.
	klachten:	Reeds jarenlange klachten vanuit de wijk omtrent te hoge snelheden op de wegen Braam, Grote Ratelaar en Somervaart.
	stand van zaken:	Project is gestart in november 2004 en is afgerond met eindmetingen in juni 2005. Het overtredingspercentage is gedaald van 55% naar 23% op de Braam, van 55% naar 20% op de Grote Ratelaar en van 75% naar 24% op de Somervaart. Helaas is er geen voor-enquête uitgevoerd, maar uit de na-enquête blijkt dat bewoners positief zijn over de handhaving en dat het veiligheidsgevoel verbeterd is ten opzichte van de periode voor de handhaving.  Na de eindmetingen is besloten nog een half jaar op onderhoudsniveau te handhaven mits de wegbeheerder meer inzet op de communicatie rond de klachtlocaties.
De Brink  te Deventer  huidig inzetniveau: <b>onderhoud</b>	situatie:	De Brink is een horeca- c.q. winkelgebied in het centrum van Deventer. Er geldt een geslotenverklaring voor o.a. bromfietzers.
	klachten:	Overlast door gedrag en snelheid van bromfietzers in winkelgebied met geslotenverklaring. Brede klachtenomvang van de inwoners van de binnenstad en de horecabedrijven aan De Brink. De overlast doet zich het gehele jaar voor, waarbij de overlast gedurende de zomermaanden het grootst is.
	stand van zaken:	Project loopt al sinds begin 2005. Het aantal overtreders neemt af en daarmee de klachten ook. Door de gemeente is een enquête uitgezet in juni 2005 (toen het project al was gestart) en in februari 2006. Hieruit blijkt dat de overlast door brommers is afgenomen van 76% in juni 2005 tot 44% in februari 2006. Omdat het een project is waarbij infrastructurele maatregelen niet mogelijk zijn is ervoor gekozen om door te gaan met het project samen met inzet van reguliere politie. Hierover zijn afspraken gemaakt.
Albertus v. Leusenweg  te Colmschate, Deventer	situatie:	De Albertus van Leusenweg ligt in een 30 km-zone in Colmschate. De weg vormt de ontsluiting voor enkele buurten.
	klachten:	Hoge rijnsnelheden in 30-km zone.
	stand van zaken:	Project is gestart in juni 2005 en is in juni 2006 gestopt omdat er infrastructurele maatregelen worden getroffen. Het overtredingspercentage is gedaald van 44% naar 27%. In de enquêtes geeft men aan dat het veel minder onveilig is geworden, zo vond 66% de verkeerssituatie onveilig tot zeer onveilig in de voor-enquête en 37% vond dat bij de na-enquête. Het veiligheidsgevoel is echter ook iets minder geworden; 17% vond de situatie bij de voor-enquête nog veilig en 13% vond dat bij de na-enquête.

Wechelerweg te Diepenveen, Deventer	situatie:	De Wechelerweg is een 50 km/u-weg binnen de bebouwde kom van Diepenveen.
	klachten:	Klachten over rijsnelheden op een 50 km/u-weg.
	stand van zaken:	Omdat de weg in het najaar van 2006 wordt heringericht tot een 30 km/u-weg is een negatief handhavingsadvies gegeven.
Singel te Deventer	situatie:	De Singel is een ontsluitingsweg langs het centrum van Deventer met een maximum snelheid van 50 km/u. Er zijn vrijliggende fietspaden en er is langsparkeren.
	klachten:	Klachten over rijsnelheden op een 50 km/u-weg.
	stand van zaken:	Vanwege een te gering overtredingspercentage is een negatief handhavingsadvies gegeven.

- Olsterweg in Diepenveen te Deventer is een klachtlocatie waarvan een projectplan in voorbereiding is.

### Gemeente Raalte

Van der Capellenweg te Heino, Raalte	situatie:	De van der Capellenweg ligt binnen de bebouwde kom van Heino. Van oudsher is de weg een provinciale verbindingsweg. Na aanleg van de rondweg N35 is de verkeersfunctie sterk verminderd. De weg is nu een erftoegangsweg en aangewezen als onderdeel van een 30-km zone. De weg is erg sober ingericht middels suggestiestroken en kruispuntplateau's. De weg wordt veel gebruikt als sluiproute.
	klachten:	Klachten over hoge rijsnelheden in een 30 km/u-gebied.
	stand van zaken:	Het project heeft een negatief handhavingsadvies gekregen vanwege een te sobere inrichting en te hoog overtredingspercentage van 92%. De gemeente onderzoekt of infrastructurele maatregelen een oplossing kunnen bieden.
Butselaarstraat, Harmelinkstraat te Luttenberg, Raalte	situatie:	De Butselaarstraat en de Harmelinkstraat liggen binnen de bebouwde kom van Luttenberg (gemeente Raalte). Er geldt een 50 km/u regime en er zijn veel overstekende schoolkinderen. De wegen zijn sober maar doelmatig ingericht.
	klachten:	Hoge rijsnelheden in relatie tot overstekende schoolkinderen.
	stand van zaken:	In overleg met de wethouder is besloten om een aantal keer te handhaven en daarna het project te beëindigen omdat er een zeer gering overtredingspercentage is.
Raarhoeksweg te Raalte	situatie:	De Raarhoeksweg is van oudsher een lokale verbindingsweg tussen het plattelandsgebied, waarin een aantal woonkernen is gelegen, en het dorp Raalte. De Raarhoeksweg, binnen de bebouwde kom van Raalte, is aangeduid als verplicht fietspad, voor een klein deel is deze weg opengesteld en ingericht voor alle bestuurders. De klachten richten zich op het deel dat is aangeduid als verplicht fietspad.
	klachten:	Overlast door gedrag en snelheid van bromfietzers in verblijfsgebied, op fietspad/voetpad met geslotenverklaring voor bromfietzers.
	stand van zaken:	Ook hier waren maar weinig overtreders wat heeft geresulteerd in het stopzetten van de handhaving na 4 weken.

- Kolkweg in Laag Zuthem te Raalte is een klachtlocatie waarvoor een projectplan in voorbereiding is.

## Gemeente Olst-Wijhe

Marledijk-IJsseldijk te Olst-Wijhe  huidig inzetniveau: <b>100% bij mooi weer</b>	situatie:	De IJsseldijk en Marledijk in de gemeente Olst-Wijhe zijn gelegen over en langs de westelijke zomerdijk van de rivier de IJssel. Beide wegen maken deel uit van een 60 km/zone. De dijk loopt door verschillende gemeentes welke nauwelijks gezamenlijk zijn opgetrokken bij de categorisering van de dijk. Hierdoor is een lappendeken aan verkeersmaatregelen ontstaan.
	klachten:	Te snel rijden in 60 km/zone door motorrijders op de dijk langs de IJssel tussen Zwolle en Deventer aan de Gelderse kant.
	Stand van zaken:	Uit de enquête bleek dat het probleem vooral door motoren werd veroorzaakt en alleen bij mooi weer vooral in het weekend en de avonden. Daarom is het project in mei 2005 gestart en in oktober is gestopt met de handhaving. In 2006 wordt weer in de zomermaanden gehandhaafd. Helaas is er door omstandigheden geen goede nulmeting gedaan, waardoor een effectmeting ook ontbreekt. Er is wel een voor- en een na-enquête gedaan waaruit blijkt dat het veiligheidsgevoel is gestegen van 23% naar 34%.
Fortmonderweg te Den Nul, Olst-Wijhe	situatie:	De Fortmonderweg is gelegen buiten de bebouwde kom en is ingericht als een 60 km/u-weg en ook aangegeven als 60 km-zone. In de zomerperiode van 2005 zal de Fortmonderweg heringericht worden: er wordt een knip gemaakt zodat er geen doorgaand verkeer meer mogelijk is en er zullen snelheidsremmende maatregelen worden genomen.
	klachten:	Volgens wijkagent zijn er klachten over te snel rijden, maar uit gegevens van gemeente en politie blijkt dit niet.
	stand van zaken:	Vanwege de herinrichting van de weg is er een negatief handhavingsadvies gegeven.

- Jan Schamhartstraat in Olst te Olst-Wijhe is een klachtlocatie waarvoor een projectplan in voorbereiding is.

## Gemeente Hardenberg

Bruchterweg te Hardenberg	situatie:	De Bruchterweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom van Hardenberg. Op het eerste gedeelte, komende vanuit het centrum van Hardenberg, geldt een snelheidsregime van 50 km/u, op het tweede deel geldt 70 km/u. De inrichting voldoet niet aan de eisen van Duurzaam Veilig. De gemeente heeft besloten tot herinrichting van de weg na de zomer van 2005.
	klachten:	Klachten van aanwonenden m.b.t. rijnsnelheden autoverkeer.
	stand van zaken:	In verband met de herinrichting van de weg is een negatief handhavingsadvies gegeven.
Kanaalweg-oost, Kanaalweg-west  te Bergentheim, Hardenberg  huidig inzetniveau: <b>onderhoud</b>	situatie:	Langs het Overijsselskanaal tussen Bergentheim en Mariënberg loopt aan beide zijden een parallelweg, te weten: Kanaalweg-oost en Kanaalweg-west. Beide wegen zijn 60 km/u wegen en hebben naast een verblijfsfunctie ook een doorgaande functie. Sept. 2005 worden de laatste werkzaamheden m.b.t. asfaltering en markering uitgevoerd, dan zijn beide wegen sober ingericht volgens de CROW-eisen.
	klachten:	Regelmatig klachten bij de gemeente over rijnsnelheid in 60-km zone.
	Stand van zaken:	Het project is gestart in december 2005 nadat de gemeente zoals eerder afgesproken was een aantal snelheidsinformatiedisplays had geplaatst. Nu worden beide wegen nog op onderhoudsniveau gecontroleerd. Het overtredingspercentage was bij de nulmeting 77% en is inmiddels gedaald tot ongeveer 27%. Een na-enquête is nog niet gedaan omdat het project nog niet is afgerond. Bij de voor-enquête gaf 52% aan zich onveilig tot zeer onveilig te voelen.
Braambergerweg te Slagharen, Hardenberg  huidig inzetniveau: <b>100%</b>	situatie:	De Braambergerweg is een erftoegangsweg in een landelijke omgeving met een 60 km regime. De weg wordt veelvuldig gebruikt door sluiptverkeer waarbij hoge rijnsnelheden worden gehaald.
	klachten:	Aanwonenden hebben veelvuldig geklaagd over de hoge snelheden van het autoverkeer.
	stand van zaken:	Het project is in april 2006 gestart nadat de gemeente nog een aantal kleine infrastructurele maatregelen had getroffen. Het overtredingspercentage was bij de nulmeting ongeveer 64%. Er is wel een voor-enquête gedaan, maar omdat er weinig omwonenden zijn was de respons maar 12 enquêtes. De helft van de respondenten gaf echter aan dat zij zich onveilig tot zeer onveilig voelen op de Braambergerweg.

- Hessenweg in Heemse te Hardenberg is een klachtlocatie waarvoor een projectplan in voorbereiding is.

## Gemeente Dalfsen

Burg. Backxlaan te Nieuwleusen, Dalfsen	situatie:	De Burg. Backxlaan is een weg binnen de bebouwde kom van Nieuwleusen, die Nieuwleusen-noord verbindt met Nieuwleusen-zuid. De weg kan opgedeeld worden in drie delen: Deel 1 (noord) is woon-/winkelgebied die binnenkort wordt aangewezen als 30 km/u-zone. Deel 2 heeft een meer open karakter met aan weerszijden een fietspad, hier geldt een max. snelheid van 50 km/u en het is niet Duurzaam Veilig ingericht. Deel 3 (zuid) is woon-/winkelgebied en ingericht en aangewezen als 30 km/u-zone.
	klachten:	Klachten hebben vooral betrekking op de hoge rijsnelheden op het middengedeelte van de Burg. Backxlaan.
	stand van zaken:	Vanwege een te gering overtredingspercentage is er een negatief handhavingsadvies gegeven.
Jagtlusterallee te Nieuwleusen, Dalfsen  huidig inzetniveau: <b>onderhoud</b>	situatie:	De Jagtlusterallee vormt een verbinding tussen de N377 en de N340. Het betreft een weg met een landelijk karakter, een smal wegbeeld met aan beide zijden een bomenrij die wordt gebruikt door alle soorten verkeer. Er geldt een max. snelheid van 80 km/u. Door gebiedsontwikkeling heeft de Jagtlusterallee steeds meer een verkeersfunctie gekregen. De weg staat in het uitvoeringsprogramma voor 2005-2008.
	klachten:	Klachten over de rijsnelheden op een 80 km/u-weg.
	stand van zaken:	Het project is in januari 2005 van start gegaan. Bij de nulmeting is alleen het overtredingspercentage boven de limiet gemeten (i.p.v. boven de verbaliseringslimiet +7). Dit was ongeveer 60%. Na anderhalf jaar controleren is dit percentage minimaal gedaald tot ongeveer 50%. Het project staat nu op onderhoudsniveau. De handavingsinzet en mogelijke infrastructurele maatregelen worden in een gesprek met de wethouder heroverwogen. Omdat er weinig direct omwonenden zijn is ervoor gekozen geen enquête uit te zetten. De gemeente vraagt bewoners, en dus ook gebruikers, elk jaar naar de subjectieve onveiligheid binnen de gemeente, met extra aandacht voor deze weg.

## Gemeente Ommen

Beerzerhaar te Beerze, Ommen	situatie:	De Beerzenhaar is een verbindingsweg tussen Ommen en Beerzerveld en is gelegen buiten de bebouwde kom. Voorheen gold een maximum snelheid van 80 km/u, maar nu is de weg een erftoegangsweg waar 60 km/u geldt. De weg is voorzien van 60 km/u-zone-borden en is slechts voor een deel ingericht volgens de CROW-richtlijnen.
	klachten:	Klachten over hoge rijnsnelheden in een 60 km/u-zone.
	stand van zaken:	Omdat de weg niet voldoende is ingericht is een negatief handavingsadvies gegeven.
Ommerkanaal Oost te Ommen  huidig inzetniveau: <b>onderhoud</b>	situatie:	Ommerkanaal-Oost is een erftoegangsweg, die is aangeduid als 60 km/u-zone. Ter hoogte van de buurtschap is de weg over een lengte van ± 500 meter ingericht als 30 km/u-zone volgens Duurzaam Veilig richtlijnen. De 60 km/u-zone is niet helemaal duurzaam veilig ingericht en daarom richt het project zich op het 30 km/u-gedeelte.
	klachten:	Overlast door snelheid en gedrag van personenauto's in 30 km/u-zone en in 60 km/u-zone.
	stand van zaken:	Het project is gestart in januari 2006 en staat nu op onderhoudsniveau. De V85 is gedaald van 52 km/u naar 46 km/u. (overtredingspercentage is bij de nulmeting niet gemeten) Ook de subjectieve onveiligheid is gedaald, van 46% naar 38%, maar de verschillen zijn niet zo groot. De handavingsinzet blijft voorlopig op onderhoudsniveau totdat er infrastructurele maatregelen worden genomen. Hierover worden afspraken gemaakt met het bestuur.

- Haarsweg te Ommen is een klachtlocatie waarvoor een projectplan in voorbereiding is.

## Gemeente Zwolle

Woonwijk Berkum te Zwolle  huidig inzetniveau: <b>onderhoud</b>	situatie:	De wijk Berkum in Zwolle is in 2003 ingericht als 30 km/u-gebied. Over de drie wegen Boerendanserdijk, Campherbeeklaan en Erasmuslaan zijn nog steeds klachten. De Boerendanserdijk heeft ondanks de genomen maatregelen nog steeds de uitstraling van een weg met verkeersfunctie, de andere twee wegen voldoen aan de eisen van sobere inrichting.
	klachten:	Jarenlange klachten over rijnsnelheid in 30 km/u-zone, in combinatie met sluipverkeer op Boerendanserdijk, Campherbeeklaan en Erasmuslaan.
	stand van zaken:	In mei 2005 is het project gestart. Nu wordt nog steeds op onderhoudsniveau gecontroleerd totdat infrastructurele maatregelen plaatsvinden. Het overtredingspercentage is bij de nulmeting niet gemeten, maar de V85 en het overtredingspercentage boven de limiet wel. Hieruit is gebleken dat op de drie wegen een goed resultaat is behaald, maar om op termijn dit resultaat te behouden zullen er extra maatregelen getroffen moeten worden. Er is helaas geen voor-enquête gehouden. Uit de na-enquête alleen kan het resultaat niet gehaald worden.

Hortensiastraat te Zwolle	situatie:	De Hortensiastraat ligt tussen twee woonwijken en is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een max. snelheid van 50 km/u. Aan beide zijden van de weg staan woningen, ook liggen aan beide zijden fietssuggestiestroken en langparkeerplaatsen. De weg voldoet niet geheel aan de eisen van Duurzaam Veilig.
	klachten:	Klachten van aanwonenden en bezoekers van aanliggende basisschool m.b.t. rijsnelheden van het autoverkeer.
	stand van zaken:	Vanwege een te gering overtredepercentages is een negatief handhavingsadvies gegeven.
Deventerstraatweg te Zwolle	situatie:	De Deventerstraatweg is een gebiedsontsluitingsweg van het stationsgebied en twee woonwijken. Er geldt een max. snelheid van 50 km/u. De weg is voorzien van een rijbaan en een vrijliggend tweerichtingen fietspad. De weg voldoet nog niet aan de eisen van Duurzaam Veilig.
	klachten:	Klachten hebben betrekking op de rijsnelheden van autoverkeer.
	stand van zaken:	Vanwege een te gering overtredepercentages is een negatief handhavingsadvies gegeven.
Centrum van Zwolle te Zwolle  huidig inzetniveau: <b>100%</b>	situatie:	In het winkelgebied van Zwolle geldt een geslotenverklaring voor bromfietzers.
	klachten:	Klachten van politie, gemeente en bewoners. <ul style="list-style-type: none"> <li>• rijden in geslotenverklaring door bromfietzers (winkelgebied)</li> <li>• hinderlijk en gevaarlijk rijgedrag (rijsnelheid / geluidsoverlast) van bromfietzers in het gebied rond Maagjesbolwerk.</li> </ul>
	stand van zaken:	In juni 2005 is het project gestart. Omdat het hier om een bijzondere situatie gaat is samengewerkt met het lokale team. De resultaten zijn gemeten in aantal overtredepercentages van de geslotenverklaring. Deze zijn significant afgenomen. Uit een enquête van de gemeente blijkt dat bewoners positief zijn over de handhaving en de resultaten. In 2006 zal de handhavinginzet vanaf juni weer op 100% staan met samenwerking van het lokale team. Er worden regelmatig tellingen gedaan om het effect te meten.
Tesselschadestraat te Zwolle	situatie:	De Tesselschadestraat is een ontsluitingsweg tussen het centrum van Zwolle en een kantoreengebied met een max. snelheid van 50 km/u. Aan beide zijden van de rijbaan zijn fietsstroken en langparkeervakken. De weg is niet geheel volgens de richtlijnen ingericht, maar is wel voldoende herkenbaar.
	klachten:	Klachten van Aanwonenden m.b.t. te hoge rijsnelheden.
	stand van zaken:	Vanwege een te gering overtredepercentages is een negatief handhavingsadvies gegeven.

## Gemeente Kampen

Van Engelenweg te IJsselmuiden , Kampen	situatie:	De Van Engelenweg was voorheen een gebiedsontsluitingsweg, maar is sinds 2001 een erftoegangsweg met fietssuggestiestroken. De weg voldoet aan de hoofdkenmerken van een Duurzaam Veilig ingerichte 30 km-zone.
	klachten:	Klachten over te hard rijden in een 30 km/u-zone.
	stand van zaken:	Project is in mei 2005 van start gegaan. Er wordt nu nog op onderhoudsniveau gecontroleerd in afwachting van een advies over infrastructurele maatregelen. Het overtredingspercentage is gedaald van 76% tot 46%. Uit de enquêtes bleek dat het veiligheidsgevoel is gestegen van 12% naar 37% en het onveiligheidsgevoel is gedaald van 61% naar 29%.