

---

Vergaderjaar 1997–1998

---

**25 846**

**Interdepartementaal beleidsonderzoek:  
verkeerstoezicht**

**Nr. 1 Herdruk<sup>2</sup>**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 18 december 1997

Hierbij zend ik u het rapport «Tijd voor toezicht» van de werkgroep IBO-V<sup>1</sup> en het kabinetsstandpunt in reactie op dit rapport.

De Minister van Justitie,  
W. Sorgdrager

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

<sup>2</sup> Eerder abusievelijk verschenen onder 25 318, nr. 9.

## 1. De naleving van verkeersregels als brandpunt van beleidsdoelstellingen

De naleving van verkeersregels staat in het brandpunt van verschillende doelstellingen van overheidsbeleid. Intussen is het met die naleving slecht gesteld. «Tijd voor toezicht», het rapport van de werkgroep IBO-V<sup>1</sup> brengt voor wezenlijke normen van het verkeersrecht de gesignaleerde handhavingstekorten in beeld. Uit de Evaluatienota rijnsnelhedenbeleid van 28 december 1996 (Kamerstukken II, 24 722, nr. 17) blijkt een fors nalevingsprobleem met betrekking tot de maximumsnelheden. Het rijden onder invloed blijkt – in termen van het percentage automobilisten met een alcoholpromillage van meer dan 0,5 tijdens weekendnachten – sinds het begin van de jaren negentig weer toe te nemen. De naleving van de gordeldraagplicht ligt op een laag niveau<sup>2</sup>.

Het kabinet stelt vast dat in de afgelopen decennia al heel veel inspanningen zijn geleverd om de handhaving van gestelde regels te optimaliseren.

Toch zijn verdere stappen gewenst. Milieu- en verkeersveiligheidsdoelstellingen komen in het gedrang bij overschrijding van de maximumsnelheden. Onvoldoende naleving van inhaalverboden voor vrachtwagens kan doelstellingen als verwoord in «Samen werken aan bereikbaarheid» belemmeren. Doelstellingen op het gebied van de verkeersveiligheid komen in het gedrang bij rijden door rood licht en onvoldoende naleving van helmdraagplicht, gordeldraagplicht en «rijden onder invloed». Onvoldoende naleving van parkeerverboden staat in de weg aan verbetering van de leefbaarheid van de bebouwde omgeving en de bereikbaarheid van de binnensteden. De financiële gevolgen van verkeersonveiligheid en congestie zijn aanzienlijk: de materiële, maatschappelijke kosten van congestie en verkeersonveiligheid worden geschat op 11 tot 13 miljard gulden per jaar.

Het kabinet deelt de zorg van de werkgroep IBO-V over het nalevingstekort in het perspectief van bereiken van de doelstellingen van verkeersveiligheid, milieubeleid, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersordening. Met de werkgroep IBO-V meent het kabinet dat effectieve uitvoering van de maatregelen gericht op het realiseren van de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsdoelstellingen een adequaat handavingssluitstuk nodig heeft. De omvang van dat sluitstuk is mede afhankelijk van infrastructuur, beleid en de uitvoering daarvan, technische inrichting en – wat beperkter – van andere factoren die de naleving kunnen bevorderen, zoals sociale controle op potentieel rijden onder invloed en voorlichting bij de gordeldraagplicht.

Ook vanuit de invalshoek van de rechtshandhaving is het van belang dat de verkeersordening een geloofwaardig en voldoende preventief werkend handavingssluitstuk omvat. Wanneer dit sluitstuk ontbreekt leiden de massaliteit en de zichtbaarheid van verkeersovertredingen tot verzwakking van de normgevoeligheid van de burgers, zowel binnen als buiten het verkeersterrein. Daarom is bij de handhaving van verkeersregels ook de algemene gelding van rechtsnormen en de geloofwaardigheid van de overheid in het geding. Niet voor niets wordt verkeershandhaving wel als visitekaartje van de rechtshandhaving aangemerkt.

## 2. Lopende beleidsinitiatieven

Tijdens deze kabinetsperiode heeft het kabinet met verschillende aangrijpingspunten bijgedragen aan de doelstellingen van de verkeersordening. In het startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997–2000<sup>3</sup> hebben Rijk, provincies en gemeenten maatregelen aangekondigd om het

<sup>1</sup> In mei 1996 besloot het kabinet tot een interdepartementaal beleidsonderzoek naar het verkeerstoezicht om voorstellen te ontwikkelen ter bevordering van de doeltreffendheid en de doelmatigheid van het verkeerstoezicht. De werkgroep stond onder voorzitterschap van mr B. Staal. Aan de werkgroep werd deelgenomen door medewerkers van de departementen van Financiën, Algemene Zaken, Binnenlandse Zaken, Justitie en Verkeer en Waterstaat. Het kabinet verwijst voor een uiteenzetting naar het bijgevoegde rapport «Tijd voor toezicht».

<sup>2</sup> «Tijd voor toezicht», p. 6 en 7.

<sup>3</sup> Dit startprogramma is ondertekend door VNG, UvW, IPO en Rijk.

verkeer duurzaam veiliger te maken. De kosten hiervan zijn geraamd op 400 miljoen gulden, waarvan het Rijk 200 miljoen en de andere overheden de overige middelen beschikbaar stelden. Deze vooral op de infrastructuur gerichte maatregelen dragen bij aan vergroting van de verkeersveiligheid en vermindering van de noodzaak tot normstelling en handhaving. Duurzaam Veilig beoogt tevens bij te dragen aan vergroting van het maatschappelijk draagvlak voor de verkeersnormen.

Op grond van de Leidraad voor de verkeershandhaving (1993) wordt gewerkt met «gericht verkeerstoezicht-projecten». Deze projecten zijn gericht op het bestrijden van de verkeersonveiligheid. Het gaat hierbij om een geïntegreerde (combinatie van preventieve en repressieve maatregelen) en planmatige aanpak van preventieve en repressieve maatregelen. Versterking van de kwaliteit van de verkeershandhaving vormt een belangrijke doelstelling van de «gericht verkeerstoezichtprojecten».

Daarnaast zijn de «Projecten Verkeershandhaving» in gang gezet. Deze zijn in de plaats gekomen van de taakstellingen in het kader van de beleidsintensivering (VCOM). De «Projecten Verkeershandhaving» zijn primair gericht op het terugdringen van de verkeersonveiligheid en zodanig ingericht dat zij bruikbare informatie verschaffen over effectieve en efficiënte verkeershandhaving. Voor deze projecten is een bedrag van circa 10 miljoen gulden beschikbaar.

Door het Openbaar Ministerie zijn in samenwerking en overleg met de vele partners in het verkeer de «gebiedsprojecten» ontwikkeld. Hierbij wordt de verkeershandhaving in vooraf geselecteerde gebieden geïntensiveerd. Uitgangspunt bij de selectie van de gebieden is het niveau van de verkeersongevallencijfers. In totaal zullen aan het eind van 1997 zeven gebiedsprojecten zijn gestart. Bij twee gebiedsprojecten zal, naast de inspanning op snelheidsovertredingen en «rood-licht», nadrukkelijk ook worden gecontroleerd op de speerpunten «rijden onder invloed», de gordeldraagplicht en de helm draagplicht voor bromfietzers. Op deze wijze wordt blijvend gezocht naar een combinatie van kwalitatieve verkeershandhaving en financiële kaders. Bij vastgesteld effect van de geïntensiveerde verkeershandhaving zullen andere gebieden worden geselecteerd. Voor de «gebiedsprojecten» is zowel voor 1997 als voor 1998 een bedrag van 25 miljoen gulden beschikbaar, waar op de Justitiebegroting een ontvangstentaakstelling tegenover staat.

Tenslotte komt in het kader van «Samen werken aan bereikbaarheid» ruim 11 miljoen gulden beschikbaar voor de facilitering van de doorstroming op de Rijkswegen en de handhaving van de daarop gerichte voorschriften.

### **3. Wie moet de verkeersregels handhaven? Nader onderzoek naar varianten van verkeershandhaving**

De werkgroep IBO-V heeft de mogelijkheid verkend om onderdelen van de verkeershandhaving van politie en justitie over te dragen aan het bestuur. De werkgroep ziet de volgende voordelen bij de door haar verkende bestuurlijke variant:

In de eerste plaats zou een kader voor integrale belangenafweging door het bestuur ten aanzien van het verkeer ontstaan. Het verantwoordelijke bestuursorgaan zal zich bij het treffen van maatregelen moeten vergewissen van de handhaafbaarheid. Dat bestuursorgaan zal bovendien zelf de voor effectivering van de maatregelen noodzakelijke handhavingscapaciteit beschikbaar moeten stellen. Door financiële opbrengsten en inspanningen binnen één bestuursorgaan aan elkaar te koppelen zou het bestuur worden geprikkeld om verkeershandhaving doeltreffend en doelmatig ter hand te nemen.

In de tweede plaats voert de werkgroep aan dat introductie van bestuurlijke handhaving op het gebied van het verkeer een bijdrage kan leveren aan ontlasting van de strafrechtelijke keten. «Politie en Openbaar Ministerie krijgen gelegenheid zich beter op de eigenlijke taken te concentreren», zo stelt de werkgroep<sup>1</sup>. In de derde plaats wijst de werkgroep er op dat het bestuur zelf een extra instrument in handen krijgt om voorgenomen beleid te realiseren. Handhaving onder verantwoordelijkheid van het bestuur zou plaats kunnen vinden in aparte organisatorische eenheden die eenduidig kunnen worden aangestuurd en specifiek zijn uitgerust voor verkeershandhaving.

Het kabinet stelt vast dat de werkgroep IBO-V slechts in zeer beperkte mate de organisatorische en financiële implicaties van een bestuurlijk handhavingsmodel heeft kunnen verkennen. De werkgroep tekende zelf al aan dat het hier gaat om een terrein waarop vele bestuurlijke handhavers werkzaam zouden worden, terwijl verschillen in het niveau van handhaving als gevolg daarvan slecht geaccepteerd zouden worden. Het kabinet voegt daar aan toe dat samenwerking binnen regio's noodzakelijk zou zijn om versplintering van de handavingsinspanningen en schaalnadelen te voorkomen. Institutionaliseren van die samenwerking zou echter de voordelen van integrale beleidsvoering door één bestuursorgaan weer teniet kunnen doen. Verder meent het kabinet dat een groot gewicht toekomt aan de evenwichtigheid van de rechtshandhaving, zowel binnen het verkeersterrein als daarbuiten. Daarbij is binnen het verkeersterrein van belang dat het constateren van sommige overtredingen – zoals overschrijding van de maximumsnelheid en rijden door rood licht – een relatief goedkope opsporingsmethode vergt. De verhouding tussen mogelijke opbrengst van boeten en transacties ten opzichte van de benodigde handavingsinspanningen kan zelfs inkomsten genereren. Voor andere overtredingen – zoals rijden onder invloed en de gordel draagplicht – is juist een dure opsporingsmethode nodig. Voor deze methoden geldt dat de kosten onmogelijk uit de opbrengsten kunnen worden gefinancierd. Het is nodig dat het stelsel van verkeerstoezicht waarborgt, dat op een evenwichtige wijze zowel staandhoudingen, als technische opsporingsmethoden worden toegepast om te voorkomen dat vanuit financiële overwegingen sommige overtredingen onvoldoende aandacht krijgen.

Voor wat betreft het evenwicht van de rechtshandhaving in meer algemene zin wijst het kabinet er op dat zeker gesteld moet worden dat intensivering van het verkeerstoezicht niet ten koste gaat van andere taken van handhavers. Binnen het bestaande stelsel gaat het om afwegingen alleen vanuit de invalshoek van rechtshandhaving. Overdracht van het verkeerstoezicht aan het bestuur zou leiden tot afweging van het belang ervan tegen vele andere door het bestuur te behartigen belangen.

Het kabinet overweegt daarom, dat nader inzicht nodig is in de mogelijke gevolgen en eventueel wenselijke varianten van overdracht van het verkeerstoezicht aan het bestuur. Zo verdienen de organisatorische gevolgen van het schrappen van voor het publiek zeer herkenbare handhavingstaken uit het takenpakket van politie en justitie naar de mening van het kabinet nadere beschouwing. Ook is het voor een verantwoorde overdracht van het verkeerstoezicht aan het bestuur nodig inzicht te hebben in de gevolgen voor de doelmatigheid van het verkeerstoezicht. Zo is van belang of, en in hoeverre, eventuele doelmatigheidsvoordelen van bestuurlijke handhaving verloren gaan als gevolg van de noodzaak een door het bestuur op een passende schaalgrootte te onderhouden handavingsorganisatie op te bouwen voor de feitelijke constateringen, de afhandeling van bezwaarschriften en de executie.

---

<sup>1</sup> «Tijd voor toezicht», p. V en 25; Overigens stelt «Tijd voor toezicht» (p. 24 e.v.) dat de verkeerstaken, die in hoofdzaak kunnen uitmonden in strafrechtelijk optreden, niet voor taakafplitsing naar het bestuur in aanmerking komen.

Dergelijke factoren zijn van invloed op de precieze keuze voor een bepaalde variant van overdracht.

Voorts acht het kabinet de ontvlechtingproblematiek van belang: voorkomen zou moeten worden, dat door een eventuele overdracht van de handhaving van het verkeersrecht naar het bestuur de handhaving van het verkeersrecht verbrokkelt. Zo is het voor een verantwoorde besluitvorming over eventuele – al dan niet geleidelijke – overdracht van de verantwoordelijkheid van een gedeelte van het verkeerstoezicht naar het bestuur nodig na te gaan welke verkeersnormen respectievelijk door het bestuursrecht, de Wet Mulder en het strafrecht zouden worden beheerst. Een belangrijk aandachtspunt, tenslotte, vormt het scheppen van waarborgen voor de benodigde evenwichten bij de handhaving van het verkeersrecht.

Deze overwegingen brengen het kabinet tot de conclusie dat er momenteel nog onvoldoende grond is uitspraken te doen over een bestuurlijke variant voor het verkeerstoezicht. Er zal nadere studie plaatsvinden naar de relevante aspecten van de verkeershandhaving, waarbij de mogelijkheden van overdracht van het verkeerstoezicht naar het bestuur nader zullen worden onderzocht. Intussen zal de intensivering zijn beslag krijgen volgens het bestaande stelsel van politie en justitie volgens de hierna volgende paragrafen.

#### **4. Eerstkomende jaren: gerichte intensivering van de verkeershandhaving door planvorming op regionaal niveau**

Gelet op de kloof tussen verkeersnormen en het feitelijk verkeersgedrag meent het kabinet dat – naast de infrastructuur en technische maatregelen en de noodzakelijke voorlichting – een gerichte intensivering van het verkeerstoezicht noodzakelijk is om tot betere naleving van de verkeersnormen te prikkelen. Mede in reactie op de door «Tijd voor toezicht» gesignaleerde praktijk, dat in kabinetsnota's over de verkeersveiligheid en ordening «nogal eens de noodzaak tot meer verkeershandhaving wordt benadrukt, zonder dat dit gepaard gaat met een daadwerkelijk voornemen tot vergroting van de handhavingcapaciteit»<sup>1</sup>, heeft het kabinet besloten tot een intensivering van het verkeerstoezicht van een werkendeweg vast te stellen omvang. De hieraan verbonden financiële problematiek komt aan de orde bij het nader onderzoek als hierna in paragraaf 8 uiteengezet.

In de eerstkomende jaren zal de intensivering van het verkeerstoezicht gestalte krijgen door uitbreiding van «gebiedsprojecten» in een planstelsel. Aansluitend bij de gebiedsprojecten, die dit jaar onder regie van het OM van start zijn gegaan, zal de komende jaren door planvorming op het niveau van de politieregio's de intensivering van het verkeerstoezicht worden gestimuleerd. Openbaar Ministerie, regiokorpsen, centraal en decentraal bestuur worden uitgenodigd in samenspraak met elkaar verkeershandavingsplannen vast te stellen om de intensivering ter hand te nemen. Daarbij is het uitgangspunt, dat geraamde meeropbrengsten uit boeten en transacties van de plannen op jaarbasis beschikbaar komen voor de financiering van de intensivering van de verkeershandhaving, mits het handavingsplan voorziet in een evenwichtige verhouding tussen technische vormen van opsporing en staandehoudingen. De plannen voorzien in streefcijfers met betrekking tot de handhaving. Deze streefcijfers worden onderbouwd met de te nemen maatregelen en worden extern getoetst. Bij de uitvoering van de plannen wordt steeds een nulmeting verricht van de variabelen waarvoor streefcijfers zijn gedefinieerd. Tevens wordt aan de plannen de voorwaarde gesteld, dat monitoring plaatsvindt van de variabelen.

---

<sup>1</sup> «Tijd voor toezicht», p. 39.

Zowel de beleidsuitkomsten als werking van de financiële mechanismen voor de uitvoering van de regionale plannen zullen intensief onder regie van een stuurgroep – zie paragraaf 8 – worden gevolgd. De te ontwikkelen evaluatiemethodiek zal er op gericht zijn de feitelijk geleverde handhavingsinspanningen in relatie te brengen met de beleidsuitkomsten. Deze beleidsuitkomsten omvatten de feitelijke veranderingen in de naleving van de verkeersregels en de bijdrage van deze veranderingen aan vermindering van de maatschappelijke kosten ten gevolge van verkeersonveiligheid, congestie en CO<sub>2</sub>-/NO<sub>x</sub>-uitstoot. De modellen, die met het oog op de verkeersveiligheid en de gevolgen voor het milieu reeds ontwikkeld zijn, kunnen bij het ontwikkelen van de evaluatiemethodiek goede diensten bewijzen. Met het oog op het waarborgen van de continuïteit van het verkeerstoezicht is het van belang inzicht te verkrijgen in de precieze relatie tussen verkeersgedrag, intensivering van de handhavingsinspanningen en de beleidsuitkomsten in brede zin. Het zal er op aan komen werkendeweg de – met het oog op de gewenste beleidsuitkomsten – optimale evenwichtssituatie te verwerklijken en de daarop afgestemde financiële mechanismen te ontwikkelen. Dat kan bijdragen aan het bepalen van de wenselijke omvang van de intensivering en aan de optimale allocatie van de intensivering over de overtredingen en daarmee over de verschillende vormen van constatering.

#### **5. Voorlopig perspectief: bijzondere bijdrage op grond van artikel 44 Politiewet 1993**

Het kabinet kan thans nog niet vooruitlopen op de mogelijke conclusies van het in paragraaf 3. aangekondigde onderzoek naar bestuurlijke varianten voor het verkeerstoezicht. Het perspectief voor de intensivering van het verkeerstoezicht<sup>1</sup> ziet er daarom thans als volgt uit: Binnen drie jaar na de aanvang van de uitvoering van een regionaal plan als bedoeld in paragraaf 4. worden middelen voor de regionale plannen onder aftrek van de door Justitie met het oog op keteneffecten gemaakte kosten aan de regiokorpsen verstrekt in de vorm van een bijzondere bijdrage aan de regiokorpsen conform artikel 44 van de Politiewet 1993 en artikel 3 van het Besluit financiën regionale politiekorpsen. De onder punt 4. geschetste planvorming vormt voorwaarde voor de verstrekking van de bijzondere bijdrage. Dit vormt de waarborg, dat de bijzondere bijdrage daadwerkelijk aan de uitvoering van handhavingsplannen wordt besteed. Na overeenstemming over invoering van de voorstellen in de nota «De Politiewet 1993, een eerste beoordeling» (Kamerstukken II, 25 195 , nr. 1) zal de verkeershandhaving uitdrukkelijk aandacht krijgen in de beleids- en beheerscyclus en de afstemming daarvan tussen het centrale en decentrale niveau. Het kabinet denkt daarbij in het bijzonder aan het afstemmingsoverleg, aan inrichtingseisen voor regionale handhavingsplannen, aan invoering van de kostendrager «verkeer», waarbij zo mogelijk de omvang van de bijzondere bijdrage wordt vastgesteld aan de hand van het samenspel tussen handhavingsplan en de gemeten beleidsuitkomsten (de verbeterde naleving). De betrokken partijen leggen hun overeenstemming over de besteding van de financiële middelen in het handhavingsplan vast. Effectieve betrokkenheid van centraal en decentraal bestuur bij en invloed op vaststelling van het gezamenlijk te ontwerpen handhavingsplan vormt voorwaarde voor honorering van een bijzondere bijdrage. Bij de beoordeling en uitvoering van de plannen zijn aan beleidsuitkomsten gerelateerde knelpunten in de naleving, voor zover deze zichtbaar worden uit nulmetingen en evaluaties, richtinggevend voor de inzet van de beschikbare handhavingscapaciteit. Tevens zal de verantwoordelijkheid voor een eenduidige coördinatie bij de uitvoering van het verkeershandhavingsplan en voor de afstemming met het bestuur binnen de regiokorpsen worden gewaarborgd.

<sup>1</sup> Om misverstand te voorkomen: dit kabinetsstandpunt betreft voornemens omtrent een intensivering van het verkeerstoezicht; de bestaande verkeerstoelichtstaken van de politie-regio's blijven gewoon in stand.

## **6. Handhaving van parkeerverboden**

In samenhang met het mobiliteitsbeleid wordt het parkeerbeleid op dit moment steeds meer gezien als een «onmisbaar onderdeel van een op beperking van de groei van het niet noodzakelijke autoverkeer gericht samenhangend verkeers- en vervoersbeleid» (Kamerstukken II, 22 383, nr. 1). Voor wat betreft de handhaving van parkeervoorschriften merkt het kabinet op dat waar het gemeentebestuur heeft gekozen voor fiscalisering van de parkeerboetes in «betaald-parkeren-gebieden», deze keuze tot gevolg heeft dat financiële ruimte ontstaat om een actief handhavingsbeleid te voeren. Het kabinet meent dat het gemeentebestuur zo over een passend middel beschikt om dit onderdeel van het parkeerbeleid kracht bij te zetten.

Anders dan bij het fiscale handhavingstraject komt de opbrengst van Mulder-boetes niet aan de gemeenten toe. Daardoor bestaat er onvoldoende ruimte om de handhaving van parkeerverboden in de «niet-betaald-parkeren-gebieden» ter hand te nemen.

Mede vanuit de gedachte van integraal bestuur acht het kabinet versterking gewenst van de aanpak tot handhaving van parkeerverboden in het gehele gemeentelijke gebied. Het kabinet geeft hier invulling aan door gemeenten, in aanvulling op de bestaande mogelijkheden, meer armslag te geven voor een adequaat parkeertoezicht. Het gemeentebestuur wordt voor deze handavingsinspanning gecompenseerd uit de netto parkeeropbrengsten, onder aftrek van de door Justitie in verband met keteneffecten gemaakte kosten. Dat stimuleert het bekleeden van gemeentelijke controleurs met een bijzondere opsporingsbevoegdheid in het kader van de Wet Mulder. Bij de aftrek van de feitelijke door Justitie gemaakte kosten in verband met keteneffecten vormt de feitelijke opbrengst van de daadwerkelijk geëxecuteerde beschikkingen het uitgangspunt.

De overdracht van de verantwoordelijkheid voor het parkeertoezicht in de «niet-betaald-parkeren-gebieden» zal door de ministers van Binnenlandse Zaken, Financiën, Justitie, Verkeer en Waterstaat en de VNG in een traject los van de overige uitvoeringsactiviteiten van dit kabinetsstandpunt gestalte worden gegeven. Daarbij zal aandacht worden besteed aan het ontwikkelen van het benodigd financieel mechanisme en de modaliteit waarbinnen de overdracht zijn beslag zal krijgen.

## **7. Lik op stuk**

De doeltreffendheid van de verkeershandhaving is zeer gebaat bij een snelle sanctie-oplegging. De minister van Justitie streeft er naar, dat de reactie van het CJIB binnen een week na ontvangst van het proces-verbaal bij de overtreder binnenkomt en binnen vier weken een gemotiveerde beslissing wordt gegeven op het eventueel bij het OM ingestelde beroep. Ook in de overige schakels van de keten is het nodig maatregelen te treffen om een toegenomen werklast bij afdoening van beroepen en executie adequaat te kunnen verwerken.

## **8 Richting aan de uitvoering van dit kabinetsstandpunt**

### *8.1 Activiteiten*

Ten behoeve van de invoering van de voorstellen is het nodig verschillende activiteiten voortvarend in gang te zetten:

## A. Parkeertoezicht

De ministers van Binnenlandse Zaken, Financiën, Justitie, Verkeer en Waterstaat en de VNG zullen de uitvoering van het parkeertoezicht door het bestuur ter hand nemen.

## B. Verdere ontwikkeling verkeershandhavingsbeleid

1. Ontwikkelen en toepassen van de benodigde beleidsmatige en financiële evaluatie- en terugkoppelingsmethodiek. Het gaat om vaststellen van «outcome-indicatoren» (vermindering van maatschappelijke kosten in relatie tot omvang intensivering), om vaststellen van «output-indicatoren» (relatie tussen naleving en handhavingsinspanningen) en om ontwikkeling van de benodigde financiële prikkels om tot een evenwichtige en doelmatige handhaving aan te zetten.
2. Ontwikkelen van de ijkpunten voor evenwichtige en uitvoerbare regionale handhavingsplannen: aan welke criteria moet een regionaal handhavingsplan voldoen om voor honorering als «gebiedsproject» resp. voor een bijzondere bijdrage op grond van artikel 44 Politiewet 1993 in aanmerking te komen.
3. Ontwikkelen van instrumenten om de effecten binnen de keten van de verkeershandhaving in kaart te brengen en formuleren van voorstellen om evt. knelpunten op te lossen.
4. Nader onderzoek naar het adequate niveau van verkeershandhaving in relatie tot de gewenste beleidsresultaten en het nalevingstekort, op basis van evaluatie van de gebiedsgewijs opgestarte en op te starten projecten. Daarbij bijzondere aandacht voor de beleidsmatige en financiële continuïteit van de intensivering.
5. Ontwikkeling van kwaliteitswaarborgen voor de uitvoering van de handhavingsplannen.
6. Aan de hand van een samenhangend invoeringsplan de start van (nieuwe) projecten voorbereiden.
7. Voorbereiding van overdracht van lopende projecten naar een bijzondere bijdrage op grond van artikel 44 Politiewet 1993. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de ontwikkeling van de P&C-cyclus in het kader van de evaluatie van de Politiewet 1993.

De resultaten van de hierboven vermelde activiteiten worden steeds ingebracht in de activiteiten als hieronder bij C. vermeld.

## C. Onderzoek naar kansen en risico's van bestuurlijke varianten voor verkeershandhaving

Kansen en risico's met oog op kwaliteit, doeltreffend- en doelmatigheid van bestuurlijke varianten voor de verkeershandhaving. Daarbij zal het advies van de Commissie Michiels, dat medio januari 1998 wordt verwacht, worden betrokken.

### *8.2 Organisatie van de uitvoering*

Voor de uitvoering van de overdracht van het parkeertoezicht aan het bestuur wordt voorzien in een traject, dat los staat van de overige uitvoeringsactiviteiten.



Voor de onder B en C vermelde activiteiten wordt voorzien in een project, waaraan de departementen van Binnenlandse Zaken, Financiën, Justitie, Verkeer en Waterstaat, het Openbaar Ministerie en de politie deelnemen. VNG en IPO worden uitgenodigd voor deelname. Opsplitsing van de werkzaamheden in ten minste twee werkgroepen zal de voortvarendheid ten goede komen.

Een stuurgroep op DG-niveau is verantwoordelijk voor de voortgang van het project. Daarnaast zal deze stuurgroep worden belast met de meer permanente taak om in geregelde rapportages de feitelijke beleidsuitkomsten van de verkeersregulering in beeld te brengen en te rapporteren. Daarbij zal ook aandacht worden gegeven aan verschuivings-effecten in het gedrag van verkeersdeelnemers.

Het kabinet streeft er naar de besluitvorming over de precieze versterking van de verkeershandhaving volgens de lijn van politie en justitie nog deze kabinetsperiode af te ronden. De uitkomsten van het nader onderzoek naar bestuurlijke varianten zullen naar verwachting voor 1 januari 1999 beschikbaar zijn.