Bijlage 2

Proces PRIOR

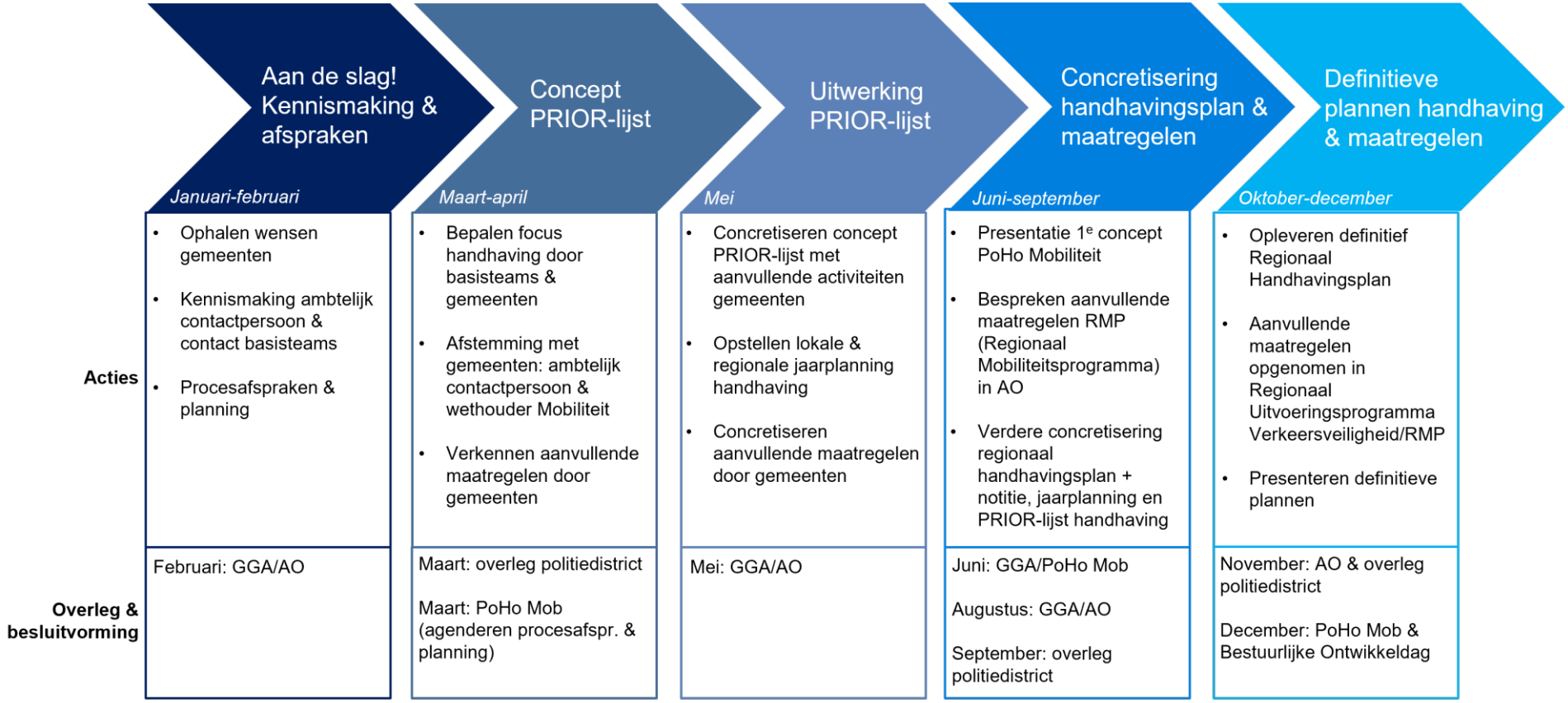
Onderwerp
Procesbeschrijving + aandachtspunten pilot PRIOR

Datum
26-11-2021

Achtergrond
In regio Hart van Brabant heeft in 2020/2021 een pilotproject plaatsgevonden om de verkeersveiligheid in de regio te verbeteren en het aantal verkeersslachtoffers (verder) terug te dringen. In deze pilot stond de samenwerking tussen de gemeenten (ambtelijk en bestuurlijk) en de basisteams van de politie in de regio Zeeland-West-Brabant centraal. Het doel van de samenwerking is om een integrale verkeersveiligheidsaanpak te bereiken waarbij de pijlers infrastructuur, gedrag en handhaving goed op elkaar worden afgestemd. Binnen de pilot bepaalden de basisteams van de politie en de beleidsmedewerkers mobiliteit van de gemeenten eerst separaat en vervolgens samen welke (+/- 5) locaties of thema's het meest verkeersonveilig zijn in de gemeente en waar handhaving gewenst en realistisch is. Voor één van deze locaties verkent de gemeente de mogelijkheden voor aanvullend/verdiepend onderzoek dan wel het treffen van aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen om de situatie veiliger te maken. Binnen de invloed van de gemeente gaat het dan bijvoorbeeld om een voorlichtings-/gedragscampagne, of het aanpassen van de infrastructuur. Door de politie werden de betreffende locaties opgenomen in de handhavingsplannen en vond er verkeershandhaving plaats. Deze samenwerking betekent dus een integrale aanpak van een gevaarlijke locatie op de pijlers infrastructuur, gedrag en handhaving, met als doel een verkeersveiliger Brabant. De proef is zo goed bevallen dat deze wordt voortgezet in regio Hart van Brabant. Ook de andere regio's hebben interesse getoond in de pilot, met de vraag of deze aanpak uitgebreid kan worden naar de hele provincie Noord-Brabant. Dit sluit eveneens aan bij de ambitie uit het Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP 2020-2024), waarin zowel de integrale aanpak van de genoemde drie pijlers als de samenwerking tussen partners hoog op de agenda staan. In het BVVP is het uiteindelijke doel gesteld om verkeershandhaving deel uit te laten maken van de Integrale Veiligheidsplannen (IVP's), zodat verkeersveiligheid prioriteit krijgt en structureel op de agenda van gemeente en politie komt te staan.

Proces PRIOR

In de pilot PRIOR in regio Hart van Brabant is een proces opgesteld en (deels) doorlopen om tot een goede invulling van de samenwerking tussen de basisteams van de politie en de afdeling verkeer van de gemeente te komen. Deze stappen* vormen de basis voor de uitrol in de andere Brabantse regio's en zijn als volgt:



**Deze stappen vormen vooral een leidraad en kunnen per regio verschillen/anders worden ingericht.*

Korte toelichting op de stappen

1. Aan de slag! Kennismaking & afspraken – *Januari-februari*

Regionale aftrap

Om de wegbeheerders en de politie vanaf begin af aan te betrekken, is het aan te raden om te beginnen met een gezamenlijke startbijeenkomst. Tijdens deze bijeenkomst wordt het project PRIOR afgetrapt, wordt informatie verstrekt over het doel en de stappen, en staat vooral kennismaking en uitwisseling van ervaringen centraal. Met deze aftrap ontstaat direct draagvlak en commitment en staat iedereen in de startblokken. De aftrap wordt op regionaal niveau georganiseerd en hierbij zijn medewerkers van de politie (regionaal en basisteams), verkeersambtenaren van de gemeenten en coördinatoren van de regio aanwezig. Daarbij is het aan te raden om ook vertegenwoordigers van de provincie en Rijkswaterstaat uit te nodigen. Zij zijn tenslotte ook wegbeheerders en ook op provinciale wegen en rijkswegen wordt gehandhaafd.

Eerste overleg

Vervolgens is het belangrijk om de kennismaking op lokaal niveau (binnen een gemeente) te organiseren. De verkeersambtenaren van de gemeente en de agenten van de basisteams van de politie kennen elkaar vaak nauwelijks of helemaal niet. Het begint daarom bij een kennismaking. Indien relevant of wenselijk is iemand van de regio hierbij aanwezig. Om bestuurlijke betrokkenheid te bewerkstelligen, is het raadzaam om ook de wethouder verkeer aan te haken. Dit zorgt voor een gevoel van urgentie en getuigt van commitment, maar opent ook de deuren voor andere gesprekken over (verkeers)handhaving.

In dit eerste lokale overleg wordt ook aandacht besteed aan het te doorlopen proces en worden de wensen op het gebied van verkeershandhaving alvast verkend. De gemeenten stellen voorafgaand aan het overleg een lijst op van verkeersveiligheidsissues waarop zij graag meer handhaving zien. Dit kan gaan om specifieke locaties waar sprake is van verkeersonveiligheid, bijvoorbeeld door hardrijden of roodlichtnegatie, maar de focus kan ook liggen op bepaalde doelgroepen of gedragingen, zoals schoolzones of fietsen zonder verlichting. In basis mogen de gemeenten zelf bepalen hoe lang hun wensenlijst is, maar het is wel belangrijk dat:

- Wensen worden onderbouwd. Er moet data zijn die laat zien dat er sprake is van verkeersonveiligheid. Dit kan gaan om ‘harde data’, zoals ongevalscijfers, maar ook klachten van bewoners of observaties van weginspecteurs.
- Er rekening mee wordt gehouden dat niet op alle aandachtspunten daadwerkelijk kan worden gehandhaafd. Dit heeft te maken met de capaciteit van de basisteams, maar kan bijvoorbeeld ook liggen aan de weginrichting. Ter illustratie: een brede, rechte weg zonder enige obstakels lokt al snel hardrijden uit. Handhaven zonder de weg aan te passen, lost dit probleem niet (structureel) op. Het is daarom belangrijk om verwachtingen op voorhand te managen.

Tot slot staat in dit eerste overleg het maken van vervolgafspraken centraal. Aangezien je te maken hebt met twee geheel verschillende organisaties, met elk hun eigen planning, deadlines en overlegstructuren, is het belangrijk om op voorhand al goed vooruit te kijken en afspraken te maken over de verdere planning.

2. Concept PRIOR-lijst– *Maart-april*
Vervolgens bepalen de gemeenten en basisteams samen waar de daadwerkelijke inzet haalbaar, realistisch en logisch is. De expertise van zowel de gemeente als de politie speelt hierin een belangrijke rol. Het bepalen van de focuslocaties gebeurt dus altijd in samenspraak. Het kan per gemeente verschillen hoeveel locaties uiteindelijk worden gekozen. In de pilot Hart van Brabant varieerde dit van twee tot ongeveer tien locaties.

Het resultaat van deze stap is de concept PRIOR-lijst. Voor handhaving geldt dat deze lijst door de basisteams afgestemd wordt met het regionale Team Verkeer. Gezamenlijk wordt bepaald of (extra) ondersteuning van Team Verkeer nodig is voor de verkeershandhaving op deze locaties, of dat de handhaving puur bij de basisteams ligt.

Daarnaast is de afspraak dat de betrokken gemeenten zelf ook actief aan de slag gaan met (in ieder geval één van) de PRIOR-locaties. Bijvoorbeeld door een onderzoek uit te voeren naar verkeersonveiligheid, een gedragscampagne op te tuigen en waar mogelijk (kleine) infrastructurele maatregelen te treffen die de verkeersveiligheid ten goede komen. Belangrijk is dat ook de keuze voor deze maatregel(en) in afstemming met de basisteams wordt bepaald. Zij hebben vanuit hun ervaring op straat namelijk goed zicht op de verkeersonveiligheid die zich voor doet en de omvang daarvan, en vanuit hun expertise kunnen meedenken in wat mogelijk kansrijk is c.q. waar extra maatregelen/onderzoek loont.

3. Uitwerking PRIOR-lijst– *Mei*
In stap 3 staat het verder concretiseren van de opgave op de aandachtslocaties centraal. De politie gaat aan de slag met het opstellen van een lokale en regionale jaarplanning gericht op de handhaving. De gemeente is in deze stap aan zet om het aanvullende onderzoek en/of de aanvullende maatregel(en) verder te concretiseren. Deze maatregelen nemen ze op in hun lokale uitvoeringsplannen voor het komend jaar en deze krijgen mogelijk ook een plaats in het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP).

4. Concretisering handhavingsplan & maatregelen – *Juni-september*
In de vierde stap staan vooral een aantal belangrijke beslismomenten en overleggen centraal. In deze overleggen worden de handhavingsplannen (inclusief planning voor de basisteams) getoetst binnen de politie en worden de handhavingslocaties plus de aanvullende maatregel(en) gesproken op ambtelijk en bestuurlijk niveau. De feedback die in deze stappen wordt vergaard, draagt bij aan een verdere concretisering van de plannen. Uiteraard worden deze verdere uitwerkingen gedaan in afstemming tussen de ambtenaren verkeer en de basisteams van de politie.

5. Definitieve plannen handhaving & maatregelen – Oktober-december
Tot slot worden aan het einde van het jaar de (handhavings)plannen en maatregelen definitief gemaakt. Hiermee is alles gereed om in het nieuwe jaar direct aan de slag te gaan. De definitieve plannen worden gedeeld en vastgesteld in de diverse (bestuurlijke) overleggen.

Succesfactoren (de "do's")

- Het (fysiek) samenbrengen van de partijen is van groot belang om een vliegende start te kunnen maken en betrokkenheid voor het project te creëren.
- Aangezien je met een redelijk grote club om tafel gaat, is het belangrijk om de afspraak ruim van tevoren te plannen. Zo borg je dat iedereen er daadwerkelijk bij kan zijn en dat je gelijk met iedereen van start kan.
- Zorg dat je de juiste mensen aan tafel hebt: mensen die er energie in willen steken/enthousiast zijn, maar ook mensen die beslissingen mogen nemen.
- Mocht er niet direct sprake zijn van draagvlak/enthousiasme: benadruk vooral dat alle betrokkenen hier baat bij hebben. Je weet van elkaar wat je kunt verwachten en werkt zo samen aan een realistische aanpak van verkeersonveiligheid, gericht op een integrale aanpak vanuit handhaving, gedrag en infrastructuur. Je voorkomt dat er verzoeken komen die niet gehonoreerd kunnen worden en er wederzijdse frustraties ontstaan.
- Laat alle betrokkenen commitment uitspreken.
- Iemand moet de voortgang bewaken. Wijs daarom iemand aan die het project coördineert en maak hem/haar verantwoordelijk. Dit kunnen ook twee personen zijn, één als afvaardiging van de GGA-regio en één als afvaardiging voor het regionale team Verkeer van de politie.
- Maak het resultaat inzichtelijk! Bijvoorbeeld door een voor- en nameting uit te voeren.
- Zorg voor een goede documentatie: welke locaties worden aangepakt, wat speelt hier, welke maatregel(en) treft de gemeente, wat is het effect van handhaving? Deel de resultaten met alle betrokkenen (in de regio), hier kan iedereen van leren.
- Evalueer ook tussentijds. Leg de PRIOR-locaties niet gelijk vast voor één jaar, maar evalueer tussentijds en stel bij waar mogelijk.
- De basisteams hebben niet altijd grip op waar ze op inzetten, dit kan invloed hebben op het PRIOR-project. Bijvoorbeeld: in coronatijd was de capaciteit lager en ging de prioriteit naar het handhaven van de Coronamaatregelen, daardoor was er minder capaciteit voor verkeershandhaving.
- De pilot in Hart van Brabant gaat vooral in op de samenwerking tussen basisteams en de gemeente als wegbeheerder. Bij een bredere uitrol is het zaak om ook de provincie en Rijkswaterstaat als wegbeheerders te betrekken. Zo kom je tot een efficiënte inzet en een eerlijke verdeling tussen handhaving op lokaal niveau en op het provinciaal- of Rijkswegennet.