

# **ONDERZOEK UITVOERING MAATREGEL BEGINNEND BESTUURDER**

EINDRAPPORT

Deventer, 1 juli 2008

# COLOFON

Projectnummer: 41246/44510923

Auteurs: Margriet de Jager  
Coen Knipping  
Mark Waaijenberg

B&A Consulting bv  
Leeuwenbrug 115a  
7411 TH Deventer

t 0570 - 750620  
f 0570 - 750621

e-mail: [info@bagroep.nl](mailto:info@bagroep.nl)  
http: [www.bagroep.nl](http://www.bagroep.nl)

© Copyright B&A Groep 2008.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

B&A is gevestigd in Den Haag, Deventer, Amsterdam.

## SAMENVATTING

### Aanleiding onderzoek

In opdracht van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) heeft B&A in de periode februari tot en met juni 2008 onderzoek gedaan naar de *Uitvoering maatregel beginnend bestuurder*. De maatregel beginnend bestuurder is ingevoerd om het aantal ongelukken onder of veroorzaakt door beginnend bestuurders te verminderen en is sinds 30 maart 2002 van kracht.

Het BVOM beheert het Register Overtredingen Beginnend Bestuurder. In dit register worden beginnend bestuurders geregistreerd die ernstige verkeersovertredingen begaan, die leiden tot een puntennotering op het rijbewijs. Voor de uitvoering van de maatregel is door het College van procureurs-generaal een werkinstructie opgesteld voor betrokken partijen (politie, lokaal OM, BVOM en CBR). Uit een globale inventarisatie van het BVOM in 2006 blijkt dat een belangrijk deel van de zaken uiteindelijk niet in het register terecht komt. Gemiddeld wordt minder dan 20% van de geregistreerde processen-verbaal, vallend onder de maatregel beginnend bestuurder, genoteerd in het register. Daarnaast zijn er grote verschillen tussen regio's waar te nemen. Deze verschillen kunnen rechtsongelijkheid tot gevolg hebben.

### Vraagstelling onderzoek

Met het onderzoek wil het BVOM meer inzicht verkrijgen in de wijze waarop de werkinstructie wordt uitgevoerd, welke (eventuele) knelpunten zich bij de uitvoering voordoen en welke oplossingsrichtingen hiervoor kunnen worden ingezet. In het onderhavige onderzoek staan de volgende hoofdvragen centraal:

1. *Wat is de bekendheid van de maatregel beginnend bestuurder en de werkinstructie bij politie en lokaal OM?*
2. *Welke houding hebben politie en lokaal OM ten aanzien van de maatregel beginnend bestuurder (kennis, draagvlak en nut van de maatregel)?*
3. *In hoeverre volgen politie en lokaal OM de voorgeschreven werkinstructie in de praktijk, op welke onderdelen wordt hier mogelijk van afgeweken en om welke redenen?*
4. *Ervaren politie en/of lokaal OM eventueel knelpunten bij de uitvoering van de werkinstructie en zo ja, welke zijn dat?*
5. *Welke mogelijke oplossingsrichtingen zijn er voor eventuele knelpunten?*

### Onderzoeksopzet

B&A heeft de hoofdvragen geoperationaliseerd aan de hand van de vierslag 'weten-willen-kunnen-doen': weten de medewerkers van de politie en het lokaal OM wat ze moeten doen? Willen ze het doen? Kunnen ze het doen? En, als resultaat van het weten-willen-kunnen, doen ze het ook?

#### *Eerste onderzoeksfase*

Aan de hand van een gefaseerde aanpak zijn de onderzoeksvragen beantwoord. In de eerste onderzoeksfase is een viertal casestudy's verricht. In vier regio's (Amsterdam, Den Haag, Zwolle, Alkmaar) zijn interviews gehouden bij combinaties van korpsen en

arrondissementen. In de casestudy's is een beeld gevormd van de feitelijke procesgang van een overtreding tot en met het register en van de belemmeringen die op (kunnen) treden bij de procesgang. In deze fase zijn vervolgens bij tweederde van de korpsen en arrondissementen telefonische interviews gehouden met open en gesloten vragen. In de casestudy's en in de telefonische interviews zijn leidinggevend en medewerkers op het uitvoeringsniveau geïnterviewd.

#### *Tweede onderzoeksfase*

In de tweede onderzoeksfase is een panelbijeenkomst georganiseerd met medewerkers en leidinggevend van politieregio's, het KLPD, het BVOM en enkele arrondissementen. In de panelbijeenkomst zijn de bevindingen van de eerste onderzoeksfase voorgelegd. Daarnaast werden de knelpunten en oplossingsrichtingen getoetst en aangescherpt.

#### **Bevindingen en knelpunten**

Met betrekking tot de vierslag 'weten-willen-kunnen-doen' wordt het volgende duidelijk.

##### *Weten*

- De politie en het lokaal OM zijn door het BVOM voldoende geïnformeerd over de invoering van de maatregel. Over de manier waarop korpsen en arrondissementen uitvoering moesten geven aan de maatregel is minder duidelijkheid verschaft. De organisaties hebben een noodzakelijke vertaalslag moeten maken naar de uitvoeringspraktijk.
- Op internet en intranet is er bij politie en lokaal OM veel informatie aanwezig over de maatregel beginnend bestuurder. Deze informatie is eenvoudig toegankelijk, echter de verantwoordelijkheid voor het vergaren van deze informatie ligt bij de medewerkers zelf. Bijeenkomsten over de maatregel en uitvoering daarvan worden nauwelijks gehouden.
- De kennis bij de verkeershandhavingsteams over de maatregel is vele malen groter dan bij de wijk- of noodhulpteams van een korps.

##### *Willen*

- De maatregel wordt door politie en lokaal OM als zeer zinvol ervaren. Medewerkers van korpsen en arrondissementen denken dat het puntensysteem een preventieve werking heeft en waarderen deze.
- Er is binnen de verschillende korpsen en arrondissementen een verschil in prioriteitstelling waar te nemen wat betreft de maatregel beginnend bestuurder.
- De maatregel wordt door het lokaal OM als een zeer administratief proces ervaren. Het werken met stempels, aanmeldings- en afmeldingsformulieren draagt hieraan in sterke mate bij.
- De geïnterviewde partijen hebben onvoldoende zicht op de uitvoering van de maatregel door de andere ketenpartners: de terugkoppeling van zaken met betrekking tot de beginnend bestuurder wordt in de keten 'politie - lokaal OM - BVOM' gemist.

### *Kunnen*

- Indien de werkinstructie wordt gevolgd, ervaren politiefunctionarissen voldoende tijd in de praktijk om de werkinstructie te volgen.
- Medewerkers van arrondissementen hebben niet altijd voldoende tijd om de werkinstructie te volgen. Sommige arrondissementen voeren een extra controle uit op verkeersgerelateerde pv's en andere niet.
- In het instrumentarium van de politie ontbreekt een signalering van de toepassing maatregel beginnend bestuurder. De agent op straat wordt onvoldoende geattendeerd op de toepassing van de maatregel.

### *Doen*

- In de praktijk ontbreekt in veel gevallen de vermelding op een pv dat het om een beginnend bestuurder gaat: de pv's zijn daarmee onvolledig en niet herkenbaar als pv's van beginnend bestuurders.
- De zaken aangaande de maatregel beginnend bestuurder zijn direct OM zaken. De meeste korpsen hebben met arrondissementen de afspraak gemaakt om de MBB-zaken wat betreft snelheid (artikelen 20, 21, 22 RVV 1990, artikel 62 juncto bord A1 of A3 RVV 1990) aan te leveren via het CJIB. Het CJIB filtert de MBB-zaken en stuurt deze vervolgens door naar het lokaal OM. Bij de overige korpsen worden deze pv's direct naar het lokaal OM gestuurd.
- Als een MBB-zaak niet wordt herkend (bijvoorbeeld geen stempel 'BB'), wordt het pv – in het geval deze wordt aangeleverd aan het CJIB – opgenomen in het reguliere proces van het CJIB en komt het uiteindelijk niet bij het BVOM. In het geval de pv wordt aangeleverd aan het lokaal OM is de herkenning van een MBB-zaak afhankelijk van de mate van controle van het lokaal OM. Deze controle vindt slechts beperkt plaats.
- Politie en lokaal OM leggen niet vast hoeveel pv's van beginnend bestuurders er worden opgemaakt, behandeld en doorgestuurd. Ze hebben daardoor geen zicht op hun eigen presteren.
- De mogelijkheden tot controle bij politie en lokaal OM leiden niet tot meer controle, maar juist tot minder. De wetenschap van het bestaan van voorgaande controles maakt dat de noodzaak tot controles in een later stadium minder noodzakelijk wordt geacht.

### **Oplossingsrichtingen en aanbevelingen**

Voor de drie uitvoeringsorganisaties (politie, lokaal OM, BVOM) zijn de volgende oplossingsrichtingen en aanbevelingen opgesteld.

#### *Politie*

1. Voorzie (mini)processen-verbaal (papieren en de elektronische versies) van een veld 'beginnend bestuurder' dat moet worden aangekruist.
2. Voorzie de registratiesystemen (waaronder BPS, Tobias, transactiemodule) ten aanzien van de BB-feiten van een verplicht veld 'beginnend bestuurder' dat dient te worden aangevinkt.
3. Voorzie de medewerkers van de meldkamer, in het geval er gegevens over een rijbewijs bij de/via de RDW worden opgevraagd, van een eenvoudig instrument, zodat een beginnend bestuurder eenvoudiger wordt herkend.

4. Stel een controle in op de pv's met een BB-feit, waarbij een check plaatsvindt op het aantal jaren dat een bestuurder zijn of haar rijbewijs heeft. Leg deze verantwoordelijkheid neer bij de kwaliteitscoördinator van het team.
5. Besteed voldoende aandacht bij de politieopleidingen aan de maatregel.
6. Besteed als korps periodiek aandacht aan de (uitvoering van de) maatregel. Maak hierin voor het korps duidelijk welke 'weg' de bonnen gaan nadat zij de administratieve eenheid verlaten. Leg nadruk op het belang dat het herkenbaar moet zijn dat het een direct OM feit betreft en dat de stempel 'BB' er op staat.

#### *Lokaal OM*

7. Geef korpsen regelmatig terugkoppeling over de aangeleverde pv's, bij voorkeur als onderdeel van een reeds bestaande rapportage van het OM. De terugkoppeling dient tenminste gegevens te bevatten op het niveau van de teams binnen het korps.
8. Besteed meer aandacht aan de controle van aangeleverde pv's voor BB-feiten. Dit vraagt om capaciteit en om toegang tot de relevante systemen door de parketmedewerkers om de datum van eerste afgifte van het rijbewijs te controleren.
9. Koppel de resultaten van de controle terug naar het betreffende korps. Maak de terugkoppeling onderwerp van gesprek in regionale overleggen (bijvoorbeeld de stuurgroep verkeersveiligheid) tussen het lokale OM en de politie.

#### *BVOM*

10. Wijs de politie op het belang dat het herkenbaar moet zijn dat het een direct OM feit betreft en dat de stempel 'BB' er op staat. Breng de werkinstructie periodiek onder de aandacht van de korpsen, politieopleidingen en lokaal OM op langere termijn.
11. Zoek naar een mogelijkheid tot filtering van BB-zaken die onvolledig bij het CJIB terechtkomen.
12. Benadruk de urgentie van hernieuwde aandacht voor de maatregel beginnend bestuurder.
13. Maak gebruik van 'best practices' (foldermateriaal en stroomschema's) in het land. Verzamel deze goede voorbeelden en organiseer de uitwisseling.
14. Koppel de aangeleverde pv's regelmatig terug naar het lokaal OM, bij voorkeur als onderdeel van een reeds bestaande rapportage aan het lokale OM en de korpsen.
15. Organiseer vanuit het departement, het OM en/of de politie een landelijke publiekscampagne richting beginnend bestuurders en breng daarbij de feiten onder de aandacht. Draag zorg voor een goede folder die politiefunctionarissen kunnen uitdelen aan beginnend bestuurders die een overtreding hebben begaan.

# INHOUDSOPGAVE

## **1 Inleiding 9**

- 1.1 Achtergrond 9
- 1.2 Vraagstelling 9
- 1.3 Leeswijzer 10

## **2 Totstandkoming 11**

- 2.1 Operationalisering onderzoeksvragen 11
- 2.2 Gebruikte onderzoeksopzet 12
  - 2.2.1 Startfase 12
  - 2.2.2 Onderzoeksfase I 13
  - 2.2.3 Analysefase 13
  - 2.2.4 Onderzoeksfase II 13
  - 2.2.5 Rapportagefase 13

## **3 Knelpunten en oplossingsrichtingen 14**

- 3.1 Inleiding 14
- 3.2 Knelpunten 14
  - 3.2.1 Inleiding 14
  - 3.2.2 Belangrijkste knelpunten 14
  - 3.2.3 Politie 16
  - 3.2.4 Lokaal OM 19
  - 3.2.5 BVOM 20
  - 3.2.6 Projectie van knelpunten op het werkproces 21
- 3.3 Oplossingsrichtingen 22
  - 3.3.1 Inleiding 22
  - 3.3.2 Algemeen 22
  - 3.3.3 Politie 22
  - 3.3.4 Openbaar Ministerie 25
  - 3.3.5 BVOM 25

## **4 Onderzoeksbevindingen 26**

- 4.1 Inleiding 26
- 4.2 Globale inventarisatie van het BVOM 26
  - 4.2.1 Verhouding geregistreerde pv's versus geregistreerde BB-feiten 26
  - 4.2.2 Aantallen overtredingen per beginnend bestuurder 28
- 4.3 Weten 29
  - 4.3.1 Bevindingen 29
  - 4.3.2 Gesloten vragen 31
  - 4.3.3 Conclusies 32
- 4.4 Willen 32
  - 4.4.1 Bevindingen 32
  - 4.4.2 Gesloten vragen 34

4.4.3	Conclusies	35
4.5	Kunnen	35
4.5.1	Bevindingen	35
4.5.2	Gesloten vragen	37
4.5.3	Conclusies	37
4.6	Doen	38
4.6.1	Bevindingen	38
4.6.2	Gesloten vragen	38
4.6.3	Conclusies	39

**Bijlage 1: Methodologische verantwoording 40**

**Bijlage 2: Lijst met geïnterviewde personen 42**

**Bijlage 3: Interviewvragen casestudy's 44**

**Bijlage 4: Gespreksprotocol telefonische interviews 46**

**Bijlage 5: antwoorden gesloten vragen 52**

**Bijlage 6: Werkinstructie BVOM 56**



# 1

## INLEIDING

### 1.1

#### ACHTERGROND

Het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) heeft B&A de opdracht gegeven onderzoek te doen naar de *Uitvoering maatregel beginnend bestuurder*. De maatregel beginnend bestuurder, ook wel 'beginnersrijbewijs' genoemd, is sinds 30 maart 2002 van kracht en is ingevoerd om het aantal ongelukken onder of veroorzaakt door beginnend bestuurders te verminderen.

De maatregel bestaat eruit dat van zware overtredingen<sup>1</sup> – na onherroepelijke veroordeling of het betalen van de transactie – een aantekening wordt gemaakt. De overtredingen worden niet in het rijbewijs aangetekend, maar worden geregistreerd bij het BVOM. De wet bepaalt dat na drie zware overtredingen binnen vijf jaar het rijbewijs wordt geschorst en een onderzoek volgt. Voor de uitvoering van de maatregel is door het College van procureurs-generaal een werkinstructie opgesteld voor betrokken partijen (politie, lokaal OM, het BVOM en CBR).

Het BVOM houdt het Register Overtredingen Beginnend Bestuurders (ROBB) bij. Uit een globale inventarisatie van het BVOM naar de praktijk is gebleken, dat de aanvoer van zaken (in absolute en relatieve zin) sterk uiteenloopt tussen de arrondissementsparketten en de politiekorpsen. Een substantieel deel van de overtredingen wordt niet aangemeld bij het BVOM en komt dus niet terecht in het ROBB. Dit werkt rechtsongelijkheid in de hand.

### 1.2

#### VRAAGSTELLING

Het BVOM omschrijft het doel van het onderzoek als volgt: "Het BVOM wil meer inzicht in de uitvoeringspraktijk van de maatregel beginnend bestuurder en de opgestelde werkinstructie bij de politie en lokaal OM (...)". De volgende hoofdvragen staan in het onderzoek centraal:

---

<sup>1</sup> De in de maatregel beginnend bestuurder genoemde feiten zijn:

- (1) overtreding van artikel 6 van de WVV 1994 (veroorzaken verkeersongeval waarbij een ander gedood dan wel zwaar lichamelijk letsel bekommt);
- (2) overtreding van artikel 19 van het RVV 1990 (kleven);
- (3) overtreding van artikelen 20, 21, 22 van het RVV 1990 (snelheid);
- (4) overtreding van artikel 62 juncto bord A1 of A3 van het RVV 1990 (snelheid);
- (5) overige overtredingen van het RVV 1990 (het niet naleven van verkeersregels dan wel -tekens, indien daarbij letsel aan personen is ontstaan of schade aan goederen toegebracht).

N.B. Rijden onder invloed valt **niet** onder maatregel beginnend bestuurder. Bij het vermoeden dat een beginnend bestuurder onder invloed rijdt, wordt direct een melding bij het CBR gedaan vanaf 0,2‰. Het CBR kan vervolgens een Educatieve Maatregel Alcohol (EMA) opleggen.

1. *Wat is de bekendheid van de maatregel beginnend bestuurder en de werkinstructie bij politie en lokaal OM?*
2. *Welke houding hebben politie en lokaal OM ten aanzien van de maatregel beginnend bestuurder (kennis, draagvlak en nut van de maatregel)?*
3. *In hoeverre volgen politie en lokaal OM de voorgeschreven werkinstructie in de praktijk, op welke onderdelen wordt hier mogelijk van afgeweken en om welke redenen?*
4. *Ervaren politie en/of lokaal OM eventueel knelpunten bij de uitvoering van de werkinstructie en zo ja, welke zijn dat?*
5. *Welke mogelijke oplossingsrichtingen zijn er voor eventuele knelpunten?*

### **1.3**

#### **LEESWIJZER**

De opbouw van het rapport is:

- Inleiding (hoofdstuk 1).
- Totstandkoming van het rapport: gebruikte onderzoeksopzet en uitvoering (hoofdstuk 2).
- Knelpunten en oplossingsrichtingen (hoofdstuk 3).
- Onderzoeksbevindingen (hoofdstuk 4).

In de bijlagen van het rapport is het volgende opgenomen:

- Methodologische verantwoording (bijlage 1)
- Lijst met geïnterviewde personen (bijlage 2)
- Interviewvragen casestudy's (bijlage 3)
- Gespreksprotocol telefonische interviews (bijlage 4)
- Antwoorden op gesloten vragen (bijlage 5)
- Werkinstructie BVOM (bijlage 6)

# 2

## TOTSTANDKOMING

### 2.1

#### OPERATIONALISERING ONDERZOEKSVRAGEN

Als leidraad voor de operationalisering per vraag is de vierslag *weten–willen–kunnen–doen* genomen: “Weten de medewerkers van de politie en het lokaal OM wat ze moeten doen; Willen ze het doen; Kunnen ze het doen en – als resultante van het weten-willen-kunnen – doen ze het ook?”. De vijf hoofdvragen<sup>2</sup> van het BVOM zijn ondergebracht in deze vierslag.

1. *Wat is de bekendheid van de maatregel beginnend bestuurder en de werkinstructie bij politie en lokaal OM?*, oftewel: “Weten politie en OM wat ze in het kader van de maatregel en werkinstructie moeten doen?”:
  - zijn politie en lokaal OM voor en bij de introductie van de maatregel en werkinstructie voldoende geïnformeerd?
  - zijn politie en lokaal OM bij wijzigingen van (delen van) de maatregel en werkinstructie daarvan op de hoogte (gebracht)?
  - is er informatie beschikbaar over de wijze waarop de maatregel en werkinstructie in de praktijk moeten worden toegepast?
  - is deze informatie eenvoudig toegankelijk en up-to-date?
  - is de verantwoordelijkheid voor het informeren van medewerkers binnen politie en lokaal OM eenduidig belegd?
2. *Welke houding hebben politie en lokaal OM ten aanzien van de maatregel beginnend bestuurder (kennis, draagvlak en nut van de maatregel)?*, oftewel: “Willen ze de maatregel en de werkinstructie uitvoeren?”
  - wordt de maatregel door de politie en lokaal OM als realistisch, zinvol en haalbaar ervaren?
  - wordt het belang van de maatregel voldoende ondersteund binnen het management en uitvoerend personeel van de politie en lokaal OM?
  - verhoudt de maatregel zich op goede wijze tot andere gerelateerde maatregelen en werkinstructies?
  - is er voldoende vertrouwen in de andere betrokkenen bij de uitvoering van de maatregel (zowel politie en lokaal OM als betrokkenen in het vervolgtraject)?
3. *In hoeverre volgen politie en lokaal OM de voorgeschreven werkinstructie in de praktijk, op welke onderdelen wordt hier mogelijk van afgeweken en om welke redenen?*, oftewel: “Kunnen ze het?” en “Doen ze het ook?”:
  - hebben politie en lokaal OM voldoende tijd om de werkinstructie in de praktijk te volgen?
  - is het instrumentarium (formulier, systemen, etc.) toegesneden op het volgen van de werkinstructie?

---

<sup>2</sup> Deze zijn gecursiveerd weergegeven.

- is de wijze waarop de werkinstructie wordt uitgevoerd aantoonbaar en navolgbaar binnen de organisaties met bijvoorbeeld registraties en andere vastleggingen?
  - worden daarin alle beschreven/voorgeschreven processtappen uitgevoerd?
  - leidt de uitvoering van de processtappen tot de beoogde resultaten (per processtap/voor het deelproces/voor het gehele proces)?
  - voor de bovenstaande vragen: als er sprake is van afwijkingen, welke zijn dat en om welke reden?
4. *Ervaren politie en/of lokaal OM eventueel knelpunten bij de uitvoering van de werkinstructie en zo ja, welke zijn dat?:*
- welke knelpunten doen zich voor bij de uitvoering van de werkinstructie met specifieke aandacht voor (1) weten, (2) willen, (3) kunnen, (4) doen? De antwoorden op deze subvraag komen voort uit de vorige drie vragen.
  - op welke vlakken doen deze knelpunten zich voor, met specifieke aandacht voor (1) werkprocessen, (2) overdrachtsmomenten, (3) instrumentatie/systemen, (4) capaciteit, (5) management en aansturing, (6) cultuur?
5. *Welke mogelijke oplossingsrichtingen zijn er voor eventuele knelpunten?:*
- welke oplossingsrichtingen zijn er mogelijk, zinvol en haalbaar op de genoemde aspecten bij vraag 4?

## 2.2

### GEBRUIKTE ONDERZOEKSOPZET

Het onderzoek is opgedeeld in vijf fasen die achtereenvolgend hebben plaatsgevonden, te weten:

- startfase;
- onderzoeksfase I;
- analysefase;
- onderzoeksfase II;
- rapportagefase.

Deze fasen worden in de navolgende subparagrafen kort toegelicht en de producten van elk van de fasen worden kort benoemd. De uitvoering van het onderzoek heeft plaatsgevonden tussen 25 februari 2008 en 20 juni 2008. De tussenresultaten zijn periodiek besproken met het BVOM.

#### 2.2.1

##### Startfase

Het onderzoek is gestart met een oriëntatie op de vraagstelling. Tijdens de oriëntatie zijn onder meer de volgende activiteiten uitgevoerd:

- uitwisselen van relevante informatie met het BVOM, waaronder in elk geval de globale inventarisatie;
- bestuderen van relevante documentatie, onderzoeken (waaronder de globale inventarisatie van het BVOM) en gegevens/registraties beschikbaar binnen het BVOM;
- bespreken van het plan van aanpak met de opdrachtgever.

De opdrachtgever heeft in deze fase de selectie van arrondissementen voor onderzoeksfase I bepaald (Amsterdam, Den Haag, Zwolle/Lelystad, Alkmaar), alsmede de korpsen binnen deze arrondissementen. De opbrengst van deze fase was een vastgesteld plan van aanpak.

#### 2.2.2 Onderzoeksfase I

Onderzoeksfase I is gebruikt voor het vergaren van feiten en meningen. Dit is gebeurd op twee manieren:

- Casestudy's;
- representatieve survey met verdiepende interviews.

In paragraaf 2.4 over de methodologische verantwoording zijn beide instrumenten beschreven. De casestudy's waren bedoeld om een beeld te krijgen van (1) de feitelijke processing van een overtreding tot en met het register en van (2) de belemmeringen die op (kunnen) treden bij de feitelijke processing. Dit beeld is gebruikt om tijdens de survey gerichte vragen aan de respondenten te kunnen voorleggen.

#### 2.2.3 Analysefase

Deze fase is gebruikt om de verzamelde informatie en inzichten uit onderzoeksfase I te analyseren. In een notitie met eerste bevindingen is een voorlopig antwoord op de vijf onderzoeksvragen geformuleerd. Deze notitie is besproken met de opdrachtgever, eenmaal aangepast en vervolgens vastgesteld. De opbrengst van deze fase was deze notitie en hypothesen voor het vervolgonderzoek.

#### 2.2.4 Onderzoeksfase II

In deze tweede onderzoeksfase is een panelbijeenkomst belegd, waaraan vertegenwoordigers van de politieregio's, het KLPD, het BVOM en de arrondissementen op operationeel managementniveau (zie bijlage 1 voor een overzicht van deelnemers) aanwezig waren. De bijeenkomst had als doel om de opbrengsten (knelpunten en oplossingsrichtingen) te toetsen en aan te scherpen. De opbrengst van deze fase was een verslag van de panelbijeenkomst voor intern gebruik.

#### 2.2.5 Rapportagefase

In deze fase is het eindrapport opgesteld, dat in concept is voorgelegd aan het BVOM. Het conceptrapport is bijgesteld op basis van de bespreking met de opdrachtgever. Deze rapportage is tot stand gekomen op basis van de kwalitatieve gegevens die met behulp van bovenstaande methoden zijn verzameld. De bevindingen, resultaten en conclusies geven dan ook een kwalitatief beeld van de uitvoering van de maatregel beginnend bestuurder. Het betreft een *landelijk* beeld, dat op punten kan afwijken van de situatie in een specifiek korps of arrondissement.

# 3

## KNELPUNTEN EN OPLOSSINGSRICHTINGEN

### 3.1

#### INLEIDING

Het BVOM heeft bij aanvang van het onderzoek vijf onderzoeksvragen voorgelegd, zoals weergegeven in par. 2.2. De vragen 1 tot en met 3 komen aan de orde in hoofdstuk 4: deze hebben betrekking op de feitelijke uitvoering van de maatregel beginnend bestuurder. Dit hoofdstuk geeft een antwoord op de vragen 4 en 5 van het BVOM, waarin de knelpunten en oplossingsrichtingen aan de orde komen. De vragen luiden als volgt:

- *Ervaren politie en/of lokaal OM eventueel knelpunten bij de uitvoering van de werkinstructie en zo ja, welke zijn dat?*
- *Welke mogelijke oplossingsrichtingen zijn er voor eventuele knelpunten?*

De knelpunten bij de uitvoering zijn opgenomen in paragraaf 3.2 over de resultaten van het onderzoek. De mogelijke oplossingsrichtingen voor de knelpunten komen aan de orde in paragraaf 3.3.

### 3.2

#### KNELPUNTEN

##### 3.2.1

#### Inleiding

De onderzoeksvraag naar knelpunten bij de uitvoering is ten behoeve van het onderzoek als volgt geoperationaliseerd (zie ook par. 2.2.):

- *welke knelpunten doen zich voor bij de uitvoering van de werkinstructie met specifieke aandacht voor (1) weten, (2) willen, (3) kunnen, (4) doen?*
- *op welke vlakken doen deze knelpunten zich voor, met specifieke aandacht voor (1) werkprocessen, (2) overdrachtsmomenten, (3) instrumentatie/systemen, (4) capaciteit, (5) management en aansturing, (6) cultuur?*

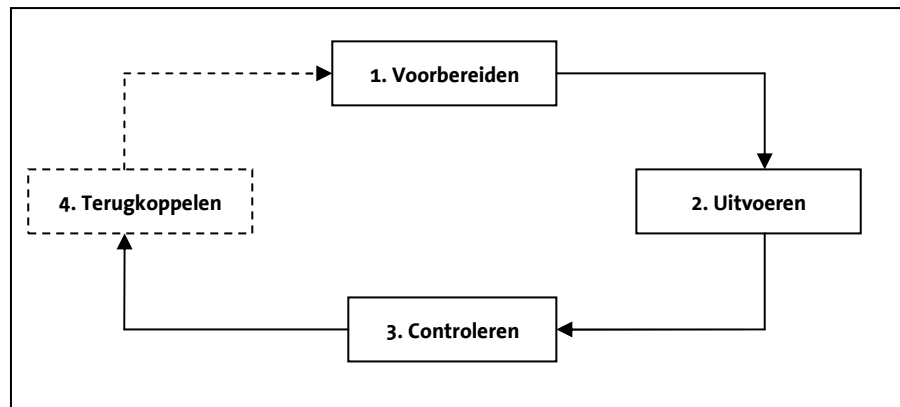
De bevindingen met betrekking tot het weten, willen, kunnen en doen zijn beschreven in hoofdstuk 4 (Onderzoeksbevindingen). Op basis van deze bevindingen zijn de knelpunten benoemd. Er is voor gekozen om de knelpunten te ordenen naar drie organisaties die in het werkproces van de maatregel beginnend bestuurder een rol spelen: politie, lokaal OM en BVOM (zie bijlage 5 voor een schematische weergave van het werkproces). De belangrijkste knelpunten, die zijn bevestigd in de panelbijeenkomst, zijn opgenomen in par. 3.3.

##### 3.2.2

#### Belangrijkste knelpunten

Het doorlopen van het werkproces voor de maatregel beginnend bestuurder geeft zicht op de belangrijkste knelpunten. De in- en uitvoering van de maatregel beginnend bestuurder kan als volgt worden weergegeven, waarbij wordt vermeld dat het terugkoppelen geen deel uitmaakt van de werkinstructie.

*Figuur 3.1* **Uitvoering maatregel beginnend bestuurder**



Voor elk van deze stappen in de uitvoering van de maatregel kunnen knelpunten worden onderscheiden.

#### *1. Voorbereiden*

Voor de invoering van de maatregel beginnend bestuurder zijn korpsen en arrondissementen geïnformeerd door middel van een (formele) brief met werkinstructie van het BVOM. De politie en het lokaal OM hebben op deze brief een concretiseringslag gemaakt om voor de medewerkers op de werkvloer duidelijk te maken wat van hen in de praktijk werd verwacht. De ene organisatie nam hiervoor meer tijd en legde daarbij meer nadruk op de uitvoering van de maatregel dan de andere organisatie. Sommige medewerkers van korpsen of arrondissementen waren hierdoor beter voorbereid dan anderen.

#### *2. Uitvoeren*

De aanlevering van zaken aangaande de maatregel beginnend bestuurder door de politie varieert sterk tussen de regio's en is afhankelijk van de uitvoering door de individuele politiefunctionarissen. Over het geheel genomen laat de kwaliteit van de uitvoering (sterk) te wensen over, waarbij dit in het algemeen in grotere mate geldt voor functionarissen die verkeer niet als reguliere taak hebben, zoals de noodhulp en wijkagenten.

#### *3. Controleren*

De controle op de processen-verbaal van feiten die vallen onder de maatregel beginnend bestuurders vindt bij politie en OM slechts in beperkte mate plaats. Dit betekent dat er weinig of geen 'correctie' plaatsvindt op het ontbreken van de signalering van beginnend bestuurders. Het blijkt bovendien dat de mogelijkheden tot controle bij politie en lokaal OM niet leiden tot meer controle, maar juist tot minder. De wetenschap van het bestaan van voorgaande controles maakt dat de noodzaak tot controles in een later stadium minder noodzakelijk wordt geacht.

#### 4. Terugkoppelen

Het OM en het BVOM koppelen respectievelijk het presteren van de lokale OM's en korpsen met betrekking tot de signalering van beginnend bestuurders niet terug, noch op het niveau van de individuele organisatie, noch in de vergelijking met andere lokale OM's en korpsen. De terugkoppeling maakt overigens geen onderdeel uit van de formele werkinstructie (aangegeven met onderbroken lijn). De terugkoppeling wordt node gemist door de korpsen en lokale OM's. Het is bij deze organisaties niet bekend in welke mate ze (onder)presteren, waardoor een prikkel tot het nemen van corrigerende maatregelen ontbreekt.

Hierna wordt ingegaan op de knelpunten per organisatie. In paragraaf 3.2.6 zijn de knelpunten geprojecteerd op het werkproces beginnend bestuurder.

### 3.2.3

#### Politie

Een uitgebreide beschrijving van de feitelijke uitvoering van de maatregel en de knelpunten die de politie ervaart bij het uitvoeren van de maatregel beginnend bestuurder zijn in hoofdstuk 4 beschreven. De belangrijkste knelpunten voor de politie worden in deze paragraaf benoemd, waarbij de selectie mede is voortgekomen uit de bespreking van de knelpunten in de panelbijeenkomst met vertegenwoordigers van politie, lokaal OM en het BVOM in mei 2008.

1. Eén van de belangrijkste constatering is dat een groot deel van de pv's onvolledig wordt verzonden naar het CJIB. De zaken aangaande de maatregel beginnend bestuurder zijn direct OM zaken. In de praktijk hebben arrondissementen, politie en het CJIB afspraken gemaakt over de aanlevering van zaken. De meeste regio's hebben afgesproken dat de politie de zaken naar het CJIB stuurt. Het CJIB filtert de zaken die direct naar het OM moeten en stuurt deze dan vervolgens door. *Op het pv wordt echter niet altijd aangegeven dat het om een direct OM feit gaat en/of de stempel BB staat niet op het pv.* Alleen als het CJIB opmerkt dat het een direct OM zaak betreft, wordt het betreffende pv opgevraagd. Het CJIB wijst er echter op dat als de politie niet aangeeft dat het een direct OM zaak is en er geen stempel BB op zet, het CJIB deze zaken meeneemt in het reguliere verwerkingsproces. Hierdoor is het zeer waarschijnlijk dat een belangrijk deel van de pv's niet bij het BVOM terecht komt (in de globale inventarisatie is aangegeven dat in de periode tot augustus 2006 er in Compas 20.433 snelheidsovertredingen van beginnend bestuurders zijn geregistreerd (49% van het totaal aantal geregistreerde overtredingen), waarvan er 3.644 hebben geleid tot een melding bij het BVOM).
2. De politie is de eerste schakel in de uitvoering van de maatregel beginnend bestuurder. De kwaliteit van de uitvoering door de politie is bepalend voor de kwaliteit van de volgende schakels, waaronder met name OM en het BVOM, maar ook het CJIB en het CBR. De kwaliteit van de uitvoering door de politie varieert sterk tussen de regio's en is bovendien afhankelijk van de uitvoering door de individuele politiefunctionarissen. Over het geheel genomen laat de kwaliteit van de uitvoering (sterk) te wensen over, waarbij dit in grotere mate geldt voor



functionarissen die verkeer niet als reguliere taak hebben, zoals de noodhulp en wijkagenten.

3. De belangrijkste oorzaken voor de achterblijvende kwaliteit bij de individuele politiefunctionarissen zijn (1) hoofdzakelijk een gebrek aan alertheid en aandacht voor de maatregel en (2) in mindere mate een gebrek aan kennis over de BB-feiten en van de procedure en werkinstructie. Het BVOM signaleert het eerste punt ook: "...het slagen van de maatregel hangt af van de actieve inzet van alle partijen genoemd in de werkinstructie maatregel beginnend bestuurder. Zonder voldoende inzet, alertheid en betrokkenheid van het (BV)OM, de politie en het CBR bij het onderwerp kan de maatregel niet slagen"<sup>3</sup>.
4. Het gebrek aan alertheid en aandacht voor en kennis over de maatregel bij de individuele politiefunctionarissen kent drie onderliggende oorzaken: (1) de herkenbaarheid van een beginnend bestuurder voor een politiefunctionaris is niet groot, (2) er is onvoldoende bekendheid van de maatregel bij de functionarissen, doordat de maatregel bij introductie, maar ook in de afgelopen jaren slechts beperkt onder de aandacht is gebracht door korpsen en het BVOM en (3) er wordt binnen de korpsen weinig prioriteit gegeven aan verkeersovertredingen. Prestaties van korpsen worden op het punt van beginnend bestuurders niet gemonitord.
5. De herkenbaarheid van een beginnend bestuurder is beperkt doordat (1) op het rijbewijs alleen met een '<' is aangegeven of het een 'eerste rijbewijs' betreft, (2) de gegevens van de RDW, die worden opgevraagd als een bestuurder zijn rijbewijs niet bij zich heeft, niet aangeven of het een beginnend bestuurder betreft. Ook is de meldkamer niet altijd alert in het doorgeven of het een beginnend bestuurder betreft indien de functionaris navraag doet naar het rijbewijs bij de meldkamer. Het ontbreken van deze 'triggers' maakt dat politiefunctionarissen minder alert zijn op een beginnend bestuurder.
6. Een goede facilitering van de uitvoering van de maatregel bij de politie in de vorm van een voldoende toegesneden instrumentarium (systemen, formulieren, etc.) ontbreekt. Dit instrumentarium kan eveneens de alertheid voor beginnend bestuurders vergroten. De belangrijkste tekortkomingen in het instrumentarium betreffen: (1) politiefunctionarissen worden bij het opmaken van een (mini-)pv of het invoeren in de politiesystemen niet 'getriggerd' op de maatregel door bijvoorbeeld een verplicht veld of aan te kruisen hokje, (2) de ondersteunende systemen verschillen per korps (denk aan het gebruik van handhelds in sommige korpsen, verschillen in BPS-modules), (3) een proces-verbaal voor een beginnend bestuurder is voor het OM herkenbaar door een stempel met de rode letters BB. Het stempelen van de pv's schiet er nogal eens bij in (vergeten, stempel niet beschikbaar, etc.).
7. De korpsen en individuele politiefunctionarissen krijgen van het BVOM of het OM geen terugkoppeling over de effectiviteit van hun eigen optreden. Op het niveau van het korps gaat het bijvoorbeeld om het scoringspercentage van het aantal BB-feiten dat door het korps wordt aangeleverd/geregistreerd in de vorm van een

---

<sup>3</sup> Evaluatie Register Overtredingen Beginnend Bestuurders, oktober 2006

proces-verbaal (zie ook par. 4.2). Op het niveau van de individuele functionaris ontbreekt eveneens een terugkoppeling. Dit betekent dat korps en individuele functionaris niet kunnen 'leren' van hun uitvoering én geen zicht hebben op de effectiviteit van de maatregel voor de beginnend bestuurders en de verkeersveiligheid in hun regio/in Nederland. Het ontbreken hiervan vermindert, zo wordt aangegeven, de motivatie van de individuele functionarissen.

8. Politiefunctionarissen missen het inzicht in het ROBB. Zij kunnen de beginnend bestuurder bij een staande houding niet medelen hoeveel punten er bij de beginnend bestuurder zijn geregistreerd. Functionarissen merken op dat de bekendheid van het 'puntenrijbewijs' groot is onder beginnend bestuurders, maar dat veel beginnend bestuurders niet weten hoe de maatregel precies werkt. Korpsen hebben behoefte aan eenduidige informatie die kan worden verstrekt aan beginnend bestuurders.
9. De BB-feiten zijn over het algemeen goed bekend bij politiefunctionarissen, zij het dat er relatief vaak verwarring bestaat over verkeersovertredingen, waarbij sprake is van een te hoog alcoholpromillage (deze leveren bij overtreding geen punt op voor beginnend bestuurders, maar leiden wel direct tot een doorverwijzing naar het CBR; dit is niet altijd bekend).
10. Binnen de korpsen bestaat een grote variatie in de procesgang van een (mini)-pv. Er wordt geen uniforme keten gehanteerd: sommige zaken gaan direct naar het OM, andere (vooral snelheidsgerelateerde) zaken gaan richting het CJIB en andere (alcoholgerelateerde) zaken richting de CVOM. Onder de verbalisanten op straat bestaat onbekendheid over de procesgang die een pv van een beginnend bestuurder doorloopt en wat het selectie criterium is om een pv richting lokaal OM, CJIB of CVOM te sturen.
11. De maatregel beginnend bestuurder is niet de enige maatregel waar politiefunctionarissen alert op moeten zijn. De functionarissen ervaren een stapeling van maatregelen die om aandacht en kennis vragen. Dit leidt er in de praktijk toe dat volgende maatregelen eerdere maatregelen 'verdringen'. Zo heeft de identificatieplicht in de afgelopen jaren veel aandacht gekregen, waardoor een maatregel als de onderhavige minder aandacht heeft gekregen, zeker ook omdat deze aandacht niet 'getriggerd' wordt.
12. De beginnend bestuurders die er bij staande houdingen of op andere momenten 'tussendoor glijpen', kunnen relatief eenvoudig worden 'achterhaald' binnen de politie. Dit vraagt om een controle op de geregistreerde processen-verbaal, de daarin aangegeven feiten en de datum van eerste afgifte van het rijbewijs. Deze controle gebeurt binnen de korpsen niet of slechts zeer beperkt. De controlefunctie is onvoldoende geborgd binnen de korpsen.
13. De maatregel beginnend bestuurder kent geen prioriteit op de agenda van overleggen tussen de politie, het lokaal OM, de provincie en de wegbeheerder (zoals de stuurgroep verkeersveiligheid). Terugkoppeling is dan afhankelijk van personen (secretaris richting verbalisant) die elkaar al dan niet weten te vinden.

### 3.2.4 Lokaal OM

Een uitgebreide beschrijving van de feitelijke uitvoering van de maatregel en de knelpunten die het lokaal OM ervaart bij het uitvoeren van de maatregel beginnend bestuurder zijn in hoofdstuk 4 beschreven. De belangrijkste knelpunten voor het OM worden in deze paragraaf benoemd, waarbij de selectie mede is voortgekomen uit de bespreking van de knelpunten in de panelbijeenkomst met vertegenwoordigers van politie, OM en het BVOM in mei 2008.

14. Het werkproces van de maatregel wordt gezien als een administratief proces, dat in een tijd van automatisering (de komst van GPS) uit de pas loopt. Het werken met stempels, aan- en afmeldingsformulieren wordt gezien als verouderd.
15. De processen-verbaal van beginnend bestuurders die de politie doorstuurt naar het lokaal OM en die herkenbaar zijn door middel van het stempel BB worden door het lokaal OM verwerkt en doorgegeven aan het BVOM. De signalering van processen-verbaal die niet als zodanig herkenbaar zijn (door het ontbreken van de rode letters BB), ligt in de handen van het lokaal OM. Het lokale OM kent alsnog een stempel BB toe afhankelijk van: (1) de prioriteit die de maatregel beginnend bestuurder heeft, (2) de capaciteit die het lokaal OM wil vrijmaken voor de controle en (3) de beschikbaarheid en toegankelijkheid (autorisatie) van systemen (politie/BPS, RDW) waarin de datum van eerste afgifte van een rijbewijs kan worden gecontroleerd. Er zijn arrondissementen waar aan alle drie de voorwaarden wordt voldaan; er zijn ook arrondissementen waar minder prioriteit en aandacht wordt gegeven aan de maatregel.
16. In de arrondissementen waar controle plaatsvindt, is het niet of weinig gebruikelijk om een terugkoppeling te geven van de resultaten van deze controle aan de betreffende korpsen. De korpsen hebben daardoor geen zicht op hun prestaties (zie ook par. 4.2 voor de verschillen in prestaties) en kunnen niet 'leren' van de uitvoering van de maatregel. Het BVOM heeft op basis van zijn tweejaarlijkse evaluatie een of meerdere keren een terugkoppeling gegeven aan de lokale OM's van de prestaties per arrondissement. Deze terugkoppeling is binnen de parketten en bij de korpsen niet bekend. Ook hier ontbreekt de mogelijkheid tot 'leren'.
17. Het blijkt in het algemeen dat de mogelijkheden tot controle bij politie en lokaal OM niet leiden tot meer controle, maar juist tot minder. De wetenschap van het bestaan van mogelijke controles, zo geven de gesprekspartners aan, maakt dat de noodzaak tot controles minder wordt geacht, terwijl niet bekend is of deze controles ook werkelijk plaatsvinden. Het ontbreken van de terugkoppeling van het presteren van de korpsen en lokaal OM maakt dat korpsen en lokaal OM geen zicht hebben op de mate waarin een controle feitelijk nodig is.
18. Na het insturen van een kopie van het pv richting het BVOM wordt de afdoening of executie van de zaak niet structureel gemeld bij het BVOM. Voor het lokaal OM is onduidelijk of dit gevolgen heeft voor de toekenning van punten. In de praktijk krijgt het lokaal OM geen terugkoppeling van het BVOM wanneer de afdoening niet wordt gemeld.

### 3.2.5

#### BVOM

Het BVOM ervaart geen knelpunten bij de uitvoering van de eigen taken aangaande de maatregel beginnend bestuurder. Wel is er een aantal aandachtspunten te benoemen voor het BVOM. De aandachtspunten voor het BVOM worden navolgend benoemd en zijn mede voortgekomen uit de panelbijeenkomst met vertegenwoordigers van politie, OM en het BVOM in mei 2008. Deze punten vormen een brug naar de oplossingsrichtingen.

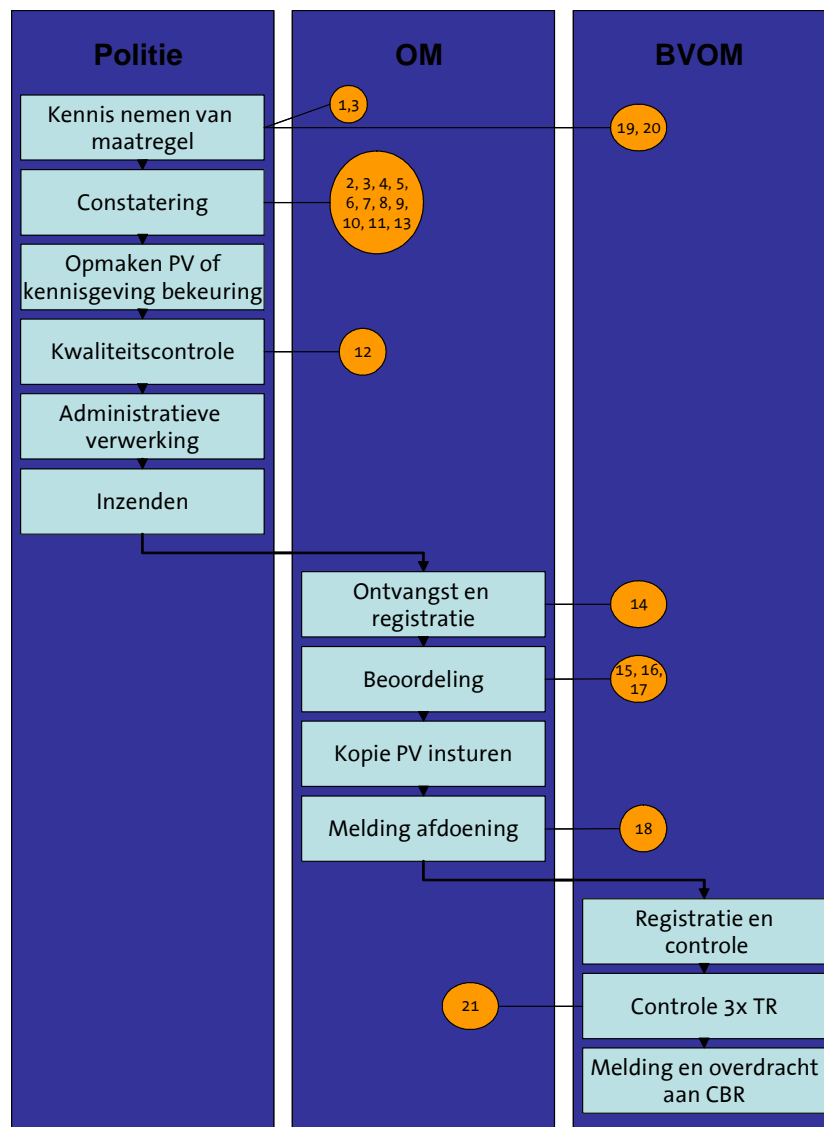
19. Het BVOM heeft de introductie van de maatregel verzorgd. Het BVOM heeft na de introductie in haar communicatie relatief weinig aandacht gevraagd voor de uitvoering van de maatregel. Het BVOM heeft hoofdzakelijk via papier en elektronisch de verspreiding van documentatie verzorgd. Andere middelen om aandacht te vragen zijn minder beproefd, zoals regionale bijeenkomsten of meer bijzondere vormen – in samenspraak met andere partners – als een landelijke conferentie of via de media (pers, televisie, etc.). Bij de introductie was bekend dat de beschikbare hulpmiddelen niet ideaal waren, zoals blijkt uit het evaluatierapport van 2006: “Het heeft de voorkeur van het College van procureurs-generaal om de voor politie en Openbaar Ministerie relevante handelingen met betrekking tot beginnend bestuurders binnen de bestaande geautomatiseerde systemen van de politie (o.a. Tobias, BPS, X-pol, Genesis), de parketten (Compas, GPS, NIAS), de Justitiële Documentatie Dienst (JDD) en het CBR te implementeren. Dit kon niet op korte termijn worden gerealiseerd, terwijl het kabinet de maatregel op korte termijn wenste in te laten gaan”.
20. Het BVOM heeft in eerdere eigen evaluaties waardevolle en kansrijke aanbevelingen geformuleerd. Deze hadden deels betrekking op de communicatie over en instrumentatie van het uitvoeringsproces (zie ook punt 18). Ten aanzien van de communicatie was een van de aanbevelingen uit het evaluatierapport (2006): “In de vorige evaluatie (januari 2004) werd aanbevolen de procedure c.q. werkinstructie nogmaals onder de aandacht te brengen van de politiekorpsen en de parketten. Dit gold met name binnen de arrondissementen waar weinig werd aangeleverd, terwijl uit de cijfers van het Parket Generaal (PaG) blijkt dat er veelvuldig BB overtredingen worden geregistreerd in Compas” en “Nu de parketten via hun hoofdofficieren al meerdere malen, voor de genoemde parketten zonder al te veel resultaat, zijn geweest op de (werkinstructie) maatregel beginnend bestuurder wordt aanbevolen om het college van PG’s op de hoogte te stellen van de bevindingen en resultaten van deze evaluatie”. Het BVOM heeft in de afgelopen periode onvoldoende resultaten kunnen boeken bij het (laten) realiseren van deze aanbevelingen. Dit is zorgelijk, omdat het BVOM zelf constateert dat: “Op basis van de huidige stand van zaken is de conclusie gelegitimeerd dat bij een status quo de maatregel niet (afdoende) werkt”.
21. Het BVOM koppelt het presteren van de lokale OM’s en korpsen niet terug, noch op het niveau van de individuele organisatie, noch in de vergelijking met andere OM’s en korpsen. Deze terugkoppeling wordt niet gemist door de korpsen en OM’s. Het is bij de organisaties niet bekend in welke mate ze (onder)presteren, waardoor een prikkel tot het nemen van corrigerende maatregelen ontbreekt. Zo heeft het BVOM

al enkele malen een evaluatie van de maatregel uitgevoerd. De resultaten zijn niet alleen interessant voor het BVOM, maar ook voor het lokaal OM en voor de korpsen. Veel aanbevelingen die worden voorgesteld, liggen bij andere organisaties, te weten het lokaal OM en de korpsen. Deze zijn onvoldoende geprikkeld om kennis te nemen van de evaluatie-uitkomsten en mee te denken over het in praktijk brengen van de aanbevelingen. Het BVOM heeft hierin een onvoldoende externe en interveniërende oriëntatie.

### 3.2.6 Projectie van knelpunten op het werkproces

In de navolgende figuur is aangegeven op welke onderdelen van het werkproces van de maatregel de knelpunten hoofdzakelijk betrekking hebben. De nummering verwijst naar de voorgaande knelpunten. In de bijlage 6 is de volledige werkinstructie te vinden.

Figuur 3.2 Knelpunten werkproces



## 3.3 OPLOSSINGSRICHTINGEN

### 3.3.1 Inleiding

De oplossingsrichtingen hebben betrekking op de gesignaleerde knelpunten. De onderzoeksvraag naar de oplossingsrichtingen is ten behoeve van het onderzoek als volgt geoperationaliseerd:

- *welke oplossingsrichtingen zijn er mogelijk, zinvol en haalbaar op de genoemde knelpunten?*

De oplossingsrichtingen zijn geformuleerd in de vorm van aanbevelingen. Evenals in de voorgaande paragraaf zijn de oplossingen geordend naar de drie organisaties: het gaat om oplossingen die binnen de organisaties zijn benoemd. Er is voor gekozen om de oplossingen op hoofdlijnen te schetsen, omdat de uitwerking ervan binnen of met de betrokken organisaties moet worden besproken en ingevuld, i.c. de oplossingen moeten passen binnen de doelstellingen en werkwijze van deze organisaties. Voordat wordt ingegaan op de oplossingsrichtingen per organisatie, worden eerst enkele algemene oplossingsrichtingen geschetst.

### 3.3.2 Algemeen

1. De maatregel beginnend bestuurder staat of valt met het geven van prioriteit aan de maatregel binnen de verschillende organisaties (korpse, arrondissementen en het BVOM). Oplossingsrichtingen hebben alleen dan zin wanneer de maatregel echte prioriteit kent. Maak gebruik van agendavorming. Benadruk de urgentie van hernieuwde aandacht voor de maatregel beginnend bestuurder. De grote verschillen tussen regio's kunnen rechtsongelijkheid tot gevolg hebben. Gebruik deze feiten voor het verkrijgen van meer aandacht en prioriteit van de maatregel. Vermeldenswaardig is dat de medewerking voor het onderzoek van korpse en arrondissementen al heeft geresulteerd in een grotere instroom van zaken bij het BVOM.
2. Maak gebruik van 'best practices' in het land. Bij de uitvoering van de maatregel beginnend bestuurder zijn meerdere goede voorbeelden ontwikkeld om meer aandacht, herkenbaarheid en prioriteit aan de maatregel beginnend bestuurder te geven. Hierbij kan worden gedacht aan foldermateriaal en stroomschema's. Verzamel deze 'best practices' en organiseer de uitwisseling van deze voorbeelden bij voorkeur tijdens het uitwerken van de oplossingsrichtingen.

### 3.3.3 Politie

De belangrijkste constatering is dat de kwaliteit van de uitvoering van de maatregel door politiefunctionarissen (sterk) te wensen over laat. De belangrijkste oorzaak hiervan is een gebrek aan alertheid en aandacht voor de maatregel en in mindere mate een gebrek aan kennis over de maatregel.

### *Oplossingen om alertheid en aandacht te verhogen bij individuele politiefunctionarissen*

Politiefunctionarissen dienen bij een staande houding te worden 'getriggerd' om na te gaan of een bestuurder een beginnend bestuurder is.

3. De (mini)processen-verbaal dienen voorzien te worden van een veld 'beginnend bestuurder', dat moet worden aangekruist. Dit geldt voor de papieren en de elektronische versies.
4. De registratiesystemen van de politie (waaronder BPS, Tobias, transactiemodule) dienen ten aanzien van de BB-feiten te worden voorzien van een verplicht veld 'beginnend bestuurder', dat dient te worden aangevinkt<sup>4</sup>.
5. Er dient, als bovenstaande maatregelen op een termijn van een jaar niet afdoende het gewenste effect hebben, te worden onderzocht – waarschijnlijk in Europees verband – of de herkenbaarheid van het rijbewijs voor wat betreft een beginnend bestuurder kan worden vergroot. Gedacht kan worden aan een andere kleur van het rijbewijs voor beginnend bestuurders.
6. De medewerkers van de meldkamer dienen, in het geval er gegevens over een rijbewijs bij de/via de RDW worden opgevraagd, op een eenvoudige wijze te kunnen herkennen dat het om een beginnend bestuurder gaat. Op de uitdraai van het RDW staat de datum van eerste afgifte van het rijbewijs, maar deze is niet als zodanig herkenbaar.

Deze oplossingen zijn van belang vooruitlopend op nieuwe geautomatiseerde systemen, zoals GPS. Deze systemen dienen voldoende functionaliteit te bezitten om de uitvoering van de maatregel beginnend bestuurder te ondersteunen. In de pilots dient hier aandacht voor te zijn. De oplossingen met GPS zijn overigens ook al in het evaluatierapport van het BVOM uit 2006 genoemd: "De hoop is gevestigd op GPS. Wel zal de implementatie van de maatregel binnen GPS tijdig aangekaart dienen te worden bij het project GPS" en even verder: "Ook hier blijft echter het succes afhankelijk van de inzet en de alertheid van het OM en de opsporingsinstanties".

### *Oplossingen om alertheid en aandacht te verhogen bij politiekorpsen*

7. De korpsen dienen regelmatig een terugkoppeling te krijgen van de aangeleverde pv's, bij voorkeur als onderdeel van een reeds bestaande rapportage van het OM. Dit overzicht dient ook de prestaties van het betreffende korps in relatie tot de

---

<sup>4</sup> Deze oplossing is ook genoemd in het evaluatierapport van het BVOM uit 2006: "Een positieve ontwikkeling die in dit verband genoemd dient te worden, is de mogelijkheid voor de opsporingsinstantie om in de nieuwe transactiemodule (vervanger van Tobias) aan te vinken of er sprake is van een overtreding van een beginnend bestuurder. Daar het waarschijnlijk geen verplicht "veld" betreft, waarbij vervolgregistratie stagneert, blijft ook hier voldoende alertheid aan de zijde van de opsporingsinstantie noodzakelijk. Positief is echter wel dat de nieuwe transactiemodule de gebruiker op het onderhavige attendeert".

prestaties van de andere korpsen te laten zien. De terugkoppeling dient tenminste gegevens te bevatten op het niveau van de teams<sup>5</sup> binnen het korps.

8. In sommige regio's heeft bovenstaande tot gevolg dat de lijn tussen (de teamchef van) het verkeershandhavingsteam en (de verkeersofficier van) het lokaal OM moet worden verkort. In regio's waar de verkeersofficier als functie verdwijnt of afwezig is, dient de maatregel beginnend bestuurder en regiospecifieke oplossingsrichtingen onderwerp van gesprek te zijn in de stuurgroep verkeersveiligheid die elke politieregio kent. De deelname van een officier van justitie met taakaccent verkeer is noodzakelijk. Dit vraagt om prioriteitsstelling binnen het arrondissement en korps.
9. Gegeven het feit dat alle korpsen op dit moment te weinig zaken aangaande maatregel inzenden, dienen alle korpsen maatregelen te nemen om meer pv's met de vermelding 'beginnend bestuurder' te registreren en aan te leveren. Belangrijkste maatregel – naast aansturing door en communicatie van het management – is het instellen van controles op de pv's met een BB-feit, waarbij een check plaatsvindt op het aantal jaren dat een bestuurder zijn of haar rijbewijs heeft. Eén korps heeft deze controle al ingesteld, terwijl de KLPD dit voornemen heeft. De verantwoordelijkheid bij regio's waar een controle nog niet is ingesteld, moet neergelegd worden bij de kwaliteitscontroleur of kwaliteitscoördinator van het team en niet bij bijvoorbeeld de bonnenverwerking of administratieve eenheid. De maatregel beginnend bestuurder begint namelijk bij de individuele collega en het team. Persoonlijke terugkoppeling is daarbij van belang.

#### *Oplösungen om de kennis te vergroten bij individuele politiefunctionarissen*

De kennis van de maatregel is in mindere mate de oorzaak van de tekortkomingen in de uitvoering van de maatregel. Politiefunctionarissen dienen op de volgende wijze te worden ondersteund in het verkrijgen en op peil houden van een voldoende kennisniveau.

10. De politieopleidingen dienen voldoende aandacht te besteden aan de maatregel op basis van toegankelijk materiaal, zoals aangeleverd door het BVOM.
11. De korpsen dienen periodiek aandacht te besteden aan de (uitvoering van de) maatregel en voor de individuele politiefunctionarissen op papier en elektronisch toegankelijke werkinstructies beschikbaar te hebben, zoals aangeleverd door het BVOM. Maak hierin voor het korps duidelijk welke 'weg' de bonnen gaan nadat zij de administratieve eenheid verlaten.

---

<sup>5</sup> Een politiekorps is veelal weer onderverdeeld in districten. Elk district kent één of meerdere (wijk)teams en één verkeershandhavingsteam.



### 3.3.4 Openbaar Ministerie

De knelpunten bij het lokaal OM hebben vooral betrekking op de wijze waarop pv's die niet herkenbaar zijn als 'beginnend bestuurder' alsnog worden gesignaleerd. De mate van controle en de wijze waarop deze is ingericht, verschilt per lokaal OM.

12. Lokale OM's dienen meer aandacht te besteden aan de controle van aangeleverde pv's voor BB-feiten door de politie. Dit vraagt om capaciteit en om toegang tot de relevante systemen door de parketmedewerkers om de datum van eerste afgifte van het rijbewijs te controleren. Deze controle op het werk van de politie maakt de effectiviteit van de maatregel groter.
13. Lokale OM's dienen de resultaten van de controle terug te koppelen met het betreffende korps. De terugkoppeling dient tenminste gegevens te bevatten op het niveau van de teams binnen het korps. De terugkoppeling dient onderwerp van gesprek te zijn in de regionale overleggen tussen het lokale OM en de politie. Waar een dergelijk overleg wordt gemist, moet deze worden ingesteld.

### 3.3.5 BVOM

De aandachtspunten genoemd in par. 3.2.5 voor het BVOM zijn al gesteld in de vorm van aanbevelingen c.q. oplossingsrichtingen. Navolgend zijn deze aandachtspunten verder uitgewerkt.

14. Het BVOM dient de werkinstructie van de maatregel toegankelijker vast te leggen in documentatie. Deze werkinstructie dient periodiek onder de aandacht van de korpsen, politieopleidingen en lokaal OM te worden gebracht.
15. Het BVOM dient regelmatig een terugkoppeling te geven van de aangeleverde pv's door het lokaal OM, bij voorkeur als onderdeel van een reeds bestaande rapportage aan het lokale OM en de korpsen. Dit overzicht dient ook de prestaties van het betreffende korps in relatie tot de prestaties van de andere korpsen te laten zien.
16. Het BVOM dient de aanbevelingen uit het evaluatierapport uit 2006 daadkrachtiger ter hand te nemen. De uitvoering van dit onderzoek, één van de aanbevelingen uit 2006, is daarvan een eerste uitwerking. De aanbevelingen en oplossingsrichtingen vallen voor een belangrijk deel binnen de verantwoordelijkheid van de politiekorpsen en het lokaal OM. Het BVOM zal dan ook met beide overleg moeten voeren over de wijze waarop de implementatie ter hand wordt genomen, zowel op landelijk niveau als binnen de regio's.
17. Organiseer vanuit het departement, het OM en/of de politie een landelijke publiekscampagne richting beginnend bestuurders en breng daarbij de feiten onder de aandacht. Draag zorg voor een goede folder die politiefunctionarissen kunnen uitdelen aan beginnend bestuurders die een overtreding hebben begaan. De folder kan tevens mee worden gegeven door het CBR bij het behalen van het rijbewijs. Naast een goede handhaving is preventie van belang

# 4

## ONDERZOEKSBEVINDINGEN

### 4.1

#### INLEIDING

Dit hoofdstuk bevat het verslag van de onderzoeksbevindingen op basis van de beschikbare documentatie, de casestudy's, de survey met verdiepende interviews en de panelbijeenkomst. Het hoofdstuk bouwt voort op de rapportage met eerste bevindingen van de casestudy's, die in april 2008 is besproken met de opdrachtgever.

Het hoofdstuk begint met een korte samenvatting van de globale inventarisatie van het BVOM van oktober 2006 (par. 4.2), feitelijk de 'onderlegger' van dit onderzoek. In de volgende paragrafen komen de bevindingen uit het onderzoek aan de orde, geordend naar de vierslag weten (par. 4.3), willen (par. 4.4), kunnen (par. 4.5) en doen (par. 4.6). Deze vierslag is in het onderzoek gehanteerd (zie bijvoorbeeld de vragenlijst voor de casestudy's en het gespreksprotocol voor de telefonische interviews in bijlage 3 en 4) en in de rapportage met eerste bevindingen gebruikt.

### 4.2

#### Globale inventarisatie van het BVOM

##### 4.2.1

#### Verhouding geregistreerde pv's versus geregistreerde BB-feiten

Het BVOM evalueert tweejaarlijks de maatregel beginnend bestuurder. De laatste evaluatie dateert uit 2006<sup>6</sup> en laat een zorgelijk beeld zien over de uitvoering van de maatregel. In 2007 zijn in het verlengde van de evaluatie nog enkele statistieken samengesteld, die geen of nauwelijks verbetering laten zien. In deze paragraaf zijn tekstpassages uit het evaluatierapport en de bijbehorende tabellen overgenomen.

“De onderstaande tabel laat het aantal, door de verschillende parketten bij het BVOM, aangemelde BB-zaken zien. In de 3e kolom van het overzicht staat vermeld het aantal bij de parketten geregistreerde feiten, genoemd in de maatregel, gepleegd door bestuurders geboren in of ná 1984. Dit zijn per definitie beginnend bestuurders omdat zij het rijbewijs niet eerder dan na het ingaan van de maatregel hebben behaald. Theoretisch is het echter wél mogelijk dat er personen zijn die in 1984 zijn geboren en hun rijbewijs hebben gehaald voor ingangsdatum van de maatregel. Hoewel zij, krachtens de maatregel, niet als BB kunnen worden aangemerkt is hun aantal te verwaarlozen. Uiteraard zitten er daarnaast in de leeftijdscategorie van 23 jaar en ouder ook een groot aantal beginnend bestuurders. Echter, Compas registreert dat niet afzonderlijk, zodat er geen zekerheid te geven is over het aantal BB-feiten gepleegd door deze categorie. Wel is de conclusie gerechtvaardigd dat het werkelijke aantal BB-feiten veel hoger ligt dan in de 3e kolom aangegeven.

---

<sup>6</sup> Evaluatie Register Overtredingen Beginnend Bestuurder (oktober 2006)

Met het bovenstaande wordt duidelijk gemaakt dat voorzichtigheid geboden is bij het trekken van conclusies op basis van absolute aantallen. Noch het OM, noch de politie kennen sluitende registratiesystemen. Vooralsnog, tot het moment dat de bestaande geautomatiseerde systemen van de politie, de parketten, de JDD en het CBR geïmplementeerd zijn, is het derhalve niet mogelijk om op basis van de huidige ter beschikking gestelde absolute aantallen volledig zuivere conclusies te trekken. Wel is het mogelijk, zeker nu de registratie een periode van bijna vijf jaar bestrijkt, om signalen of trends aan te geven. Eventuele conclusies en/of aanbevelingen zullen derhalve zijn gebaseerd op deze signalen of trends”.

Tabel 4.1 **Uitvoering maatregel beginnend bestuurder**

Parket	Aantal aangeleverde c.q. geregistreerde pv's	Aantal geregistreerde BB-feiten in Compas lokaal gepleegd door personen geboren in of ná 1984	Percentage aangeleverde pv's t.o.v. de geregistreerde BB feiten in Compas
Alkmaar	534	1458	36,6
Almelo	497	1489	33,4
Amsterdam	90	2080	4,3
Arnhem	658	3001	21,9
Assen	473	1275	37,1
Breda	161	1754	9,1
Den Bosch	508	2348	21,6
Den Haag	183	4107	4,5
Dordrecht	357	1395	25,6
Groningen	256	1333	19,2
Haarlem	197	1904	10,3
Landelijk	1	32	3,0
Leeuwarden	231	1491	15,5
Maastricht	643	1970	32,6
Middelburg	150	919	16,3
Roermond	147	1007	14,6
Rotterdam	313	2805	11,2
Utrecht	268	2085	12,9
Zutphen	481	1807	26,6
Zwolle/Lelystad	1338	3612	37,0
<b>Totaal:</b>	<b>7486</b>	<b>37872</b>	<b>19,8</b>

De voorgaande tabel laat het aantal aangeleverde/geregistreerde processen-verbaal zien in vergelijking met het aantal geregistreerde BB-feiten voor de periode maart 2002 tot en met augustus 2006. Het feit dat slechts 19,8 % (en waarschijnlijk minder – zie voorgaande citaten) van de processen-verbaal leidt tot een notering in het register, is zorgelijk.

#### 4.2.2 Aantallen overtredingen per beginnend bestuurder

Het evaluatierapport laat ook zien in hoeveel gevallen een beginnend bestuurder meerdere keren een BB-feit pleegt. De tabel laat de totalen per aantal geregistreerde overtredingen in het dossier zien.

Tabel 4.2 **Overtredingen beginnend bestuurder**

Aantal overtredingen in het dossier	Aantal dossiers	Totalen geregistreerde overtredingen
1	6622	6622
2	356	712
3	41	123
4	7	28
5	1	5
<b>Totaal</b>	<b>7027</b>	<b>7490<sup>7</sup></b>

Het evaluatierapport concludeert het volgende op basis van deze tabel: “Veruit de meeste beginnend bestuurders (94,2%) houden het bij één (ROBB-gerelateerde) overtreding. 5,1% gaat wederom in de “fout”. Minder dan 1% heeft, sinds het ingaan van de maatregel, drie of meerdere malen een overtreding begaan die valt onder de maatregel beginnend bestuurder. [...] Enerzijds kan worden gesteld dat de maatregel uitermate effectief is daar veruit de meeste beginnend bestuurders na een eerste registratie niet wederom in de fout gaan. Wellicht gaat er een afschrikkende werking uit van de eerste registratie c.q. onze waarschuwende brief.

Anderzijds zou men op grond van de getoonde cijfers minder positief kunnen zijn over de beoogde effecten c.q. het slagen van de maatregel. Vanaf het ingaan van de maatregel zijn er bijna 38.000 ROBB-gerelateerde overtredingen begaan door beginnend bestuurders. Tot op heden zijn er slechts 7.486 overtredingen geregistreerd (19,7%). Minder dan 1% van deze geregistreerde beginnend bestuurders (49 personen) heeft drie of meer overtredingen begaan. Gezien deze absolute aantallen loopt een beginnend bestuurder weinig kans zijn/haar rijbewijs o.g.v. de maatregel beginnend bestuurder kwijt te raken. Het feit is wel dat dit aantal, op basis van de cijfers van het PaG, vele malen hoger had moeten zijn. Hanteert men hetzelfde percentage, minder dan 1%, van de in Compas geregistreerde overtredingen, dan zouden er zeker 350 beginnend bestuurders moeten staan geregistreerd in ROBB die 3 of meer overtredingen hebben begaan”.

De laatste conclusie samenvattend, betekent dat niet 49, maar tenminste 350 beginnend bestuurders met drie of meer overtredingen geregistreerd hadden moeten staan, oftewel dat 85% ten onrechte niet geregistreerd staat. Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd:

- het aantal aangeleverde/geregistreerde processen-verbaal blijft sterk achter ten opzichte van het aantal geregistreerde BB-feiten;

<sup>7</sup> Voetnoot uit het evaluatierapport: “Wijkt, i.v.m. latere aanlevering van deze cijfers, iets af van de in dit rapport genoemde totaal geregistreerde zaken (7486)”

- het aantal beginnend bestuurders met drie of meer overtredingen blijft daardoor eveneens sterk achter ten opzichte van het potentieel aantal beginnend bestuurders.

## 4.3

### WETEN

De vraag bij het weten is: “Wat is de bekendheid van de maatregel beginnend bestuurder en de werkinstructie bij politie en lokaal OM?” of met andere woorden “Weten politie en OM wat ze in het kader van de maatregel en werkinstructie moeten doen?”. Subvragen hierbij zijn:

- *zijn politie en lokaal OM voor en bij de introductie van de maatregel en werkinstructie voldoende geïnformeerd?*
- *zijn politie en lokaal OM bij wijzigingen van (delen van) de maatregel en werkinstructie daarvan op de hoogte (gebracht)?*
- *is er informatie beschikbaar over de wijze waarop de maatregel en werkinstructie in de praktijk moeten worden toegepast?*
- *is deze informatie eenvoudig toegankelijk en up-to-date?*<sup>8</sup>
- *is de verantwoordelijkheid voor het informeren van medewerkers binnen politie en lokaal OM eenduidig belegd?*

#### 4.3.1

#### Bevindingen

*“Zijn politie en lokaal OM voor en bij de introductie van de maatregel en werkinstructie voldoende geïnformeerd?”*

De politie en het lokaal OM zijn geïnformeerd via een briefwisseling vanuit het BVOM waarbij de korpsen en arrondissementen op de hoogte werden gesteld van de nieuwe maatregel beginnend bestuurder. Voor de arrondissementen werd een aanmeldings- en afdoeningsformulier toegevoegd. Van twee arrondissementen (Zwolle/Lelystad, Assen) is bekend dat zij de brief te laat ontvingen (juli-augustus 2002). Binnen deze arrondissementen is de maatregel met terugwerkende kracht ingevoerd.

Binnen de meeste korpsen en arrondissementen was een vertaalslag nodig naar de praktijk. Politiefunctionarissen geven aan dat zij niet geïnteresseerd zijn in formele brieven en die niet lezen. Zij willen enkel weten wat er verandert in de uitvoeringspraktijk. De werkinstructie van het BVOM is om deze reden overgenomen en aangepast voor politiefunctionarissen en secretarissen<sup>9</sup>. De werkinstructie is vervolgens uitgezet in (1) een vergadering of werkoverleg (2) via de mail of werd (3) kenbaar gemaakt op intranet. De ene organisatie heeft meer aandacht geschonken aan de introductie van de maatregel dan de andere.

In een enkele regio (Twente) is de maatregel ‘voorgekookt’ in samenwerking tussen het korps en het lokaal OM. Hierbij zijn van te voren mogelijke knelpunten in kaart gebracht zodat hierop kon worden geanticipeerd. Enkele andere regio’s (IJsselland, Noord- en Oost Gelderland, Rotterdam Rijnmond) namen deel aan het projectoverleg

<sup>8</sup> Voor de leesbaarheid van het rapport zijn de vragen ‘*is er informatie beschikbaar over de wijze waarop de maatregel en werkinstructie in de praktijk moeten worden toegepast?*’ en ‘*is deze informatie eenvoudig toegankelijk en up-to-date?*’ samengenomen.

<sup>9</sup> Een vraag als ‘waar zet ik de stempel’ werd in het arrondissement Dordrecht toegevoegd.

voor de invoering van de maatregel. Deze regio's voelden zich beter voorbereid op de komst van de nieuwe wetgeving. Een enkele regio (Amsterdam) voelde zich verrast door de introductie van de maatregel en het werken met stempels.

*“Zijn politie en lokaal OM bij wijzigingen van (delen van) de maatregel en werkinstructie daarvan op de hoogte (gebracht)?”*

Politiefunctionarissen geven aan dat er geen grote wijzigingen op de maatregel beginnend bestuurder hebben plaatsgevonden. Indien er zich wijzigingen voordoen, dan worden deze op dezelfde manier gecommuniceerd richting medewerkers. Binnen enkele organisaties (Dordrecht, Rotterdam Rijnmond) ontstonden er vragen over de toepassing van de maatregel op bromfietzers. Na informatie uitwisseling met het BVOM werd geconcludeerd dat bromfietzers niet onder de maatregel vallen.

De aandacht voor de maatregel beginnend bestuurder verslapte kort na de introductie van de maatregel onder politiefunctionarissen. De doelgroep beginnend bestuurders was aan het begin van de introductie klein en breidde zich naar verloop van tijd uit. De kans om een beginnend bestuurder tegen te komen was daardoor klein, wat als gevolg had dat functionarissen weinig ervaring opdeden met de nieuwe maatregel. Door het BVOM zijn in de loop van de jaren wijzigingen of verduidelijkingen schriftelijk gecommuniceerd naar alle arrondissementen.

*“Is er informatie beschikbaar over de wijze waarop de maatregel en werkinstructie in de praktijk moeten worden toegepast?” en “Is deze informatie eenvoudig toegankelijk en up-to-date?”*

Binnen elk korps en arrondissement is informatie eenvoudig toegankelijk en beschikbaar over de wijze waarop de maatregel in de praktijk moet worden toegepast. Deze informatie bestaat veelal uit de artikelen waarop de maatregel van toepassing is en een werkinstructie of stroomschema voor medewerkers. Politiefunctionarissen geven aan dat zij informatie kunnen vinden op:

- politiekennisnet (een landelijke site van de politieacademie);
- intranet (de lokale site van het korps);
- site van het BVOM.

Ook voor het lokaal OM is internet de belangrijkste vindplaats. Op OMtrinet is een speciale sectie gewijd aan de maatregel beginnend bestuurder. Op deze sites is meestal een aparte pagina gewijd aan de maatregel beginnend bestuurder en zijn de beleidsregels na te lezen. Daarnaast biedt het feitenboekje informatie over de maatregel beginnend bestuurder. Dit boekje wordt als informatiebron veel minder genoemd.

Enkele politiefunctionarissen noemen de ‘overload’ aan informatie, procedures en werkinstructies waarmee zij te maken hebben als knelpunt. Medewerkers worden overstelpt met maatregelen en hebben onvoldoende tijd om alle regelgeving door te nemen. Een geïnterviewde noemde het voorbeeld bij een aanrijding waarbij moet worden gedacht aan veiligheidsinstructies, de omgang met het plaats delict en de omgang met de betrokkenen. De maatregel beginnend bestuurder valt dan af. Daarnaast wordt de interesse voor verkeer niet door elke functionaris gedeeld. De

kennis bij wijkagenten over de maatregel beginnend bestuurder is naar verwachting laag. De verbalisant heeft een complex aan taken te verrichten, waarbij het uitvoeren van de maatregel beginnend bestuurder slechts een zeer klein onderdeel is, waarvan het belang niet altijd helder is.

*“Is de verantwoordelijkheid voor het informeren van medewerkers binnen politie en lokaal OM eenduidig belegd?”*

De verantwoordelijkheid voor het informeren van medewerkers binnen de organisaties is niet altijd eenduidig belegd. In veel korpsen is de teamchef verantwoordelijkheid voor het informeren van medewerkers. Daarnaast dragen verkeersadviseurs of regionale verkeerscoördinatoren bij aan de informatievoorziening bij politiefunctionarissen. Desalniettemin ligt er een grote verantwoordelijkheid bij medewerkers om bij te blijven op het gebied van wet- en regelgeving. Er wordt van politiefunctionarissen verwacht dat zij om kunnen gaan met de veelheid aan regels die er bestaan.

Binnen arrondissementen is de verantwoordelijkheid voor het informeren van medewerkers ook niet altijd eenduidig belegd. In sommige arrondissementen (o.a. Roermond) wordt een dergelijke functie gemist. In sommige parketten (o.a. Zutphen) is de senior-secretaris verantwoordelijk voor de verzameling en verspreiding van nieuwe wetgeving. In andere parketten (zoals Dordrecht) de teamleider verkeer.

#### 4.3.2 Gesloten vragen

De antwoorden op de gesloten vragen met betrekking tot het ‘weten’ leveren een volgend beeld op:

- De vertaalslag van de brief die veel organisaties hebben gemaakt naar het uitvoeringsniveau, heeft er uiteindelijk toe geleid dat veel respondenten zich voldoende voelden geïnformeerd bij de introductie van de maatregel. Een totaal van 21 respondenten voelden zich voldoende geïnformeerd door het *BVOM* en 20 respondenten voelden zich voldoende geïnformeerd door de *eigen organisatie* (n=29).
- Ook wijzigingen op de maatregel worden goed doorvertaald in de organisatie. 19 respondenten zijn het eens met de stelling dat zij bij wijzigingen van (delen van) de maatregel altijd op de hoogte worden gebracht door de eigen organisatie. 5 respondenten reageren hierop neutraal en 5 respondenten zijn het met de stelling oneens (n=29).
- Er bestaat tevredenheid over de mate waarin informatie beschikbaar is: 22 respondenten zijn het eens met de stelling dat er ruim voldoende informatie beschikbaar is over de wijze waarop de maatregel in de praktijk moet worden toegepast (n=29).
- Voor de organisaties is de maatregel beginnend bestuurder geen topprioriteit. Een totaal van 14 respondenten reageert neutraal op de stelling dat de maatregel beginnend bestuurder voor de organisatie één van de topprioriteiten is. Een groep van 14 respondenten is het met de stelling oneens (n=29).
- De verantwoordelijkheid voor het informeren van medewerkers binnen de organisatie is volgens de respondenten minder eenduidig belegd. 5 respondenten

zijn het oneens, 5 respondenten antwoorden neutraal en 18 respondenten zijn het eens met de stelling dat de verantwoordelijkheid voor het informeren van medewerkers binnen de organisatie eenduidig is belegd (n=29).

#### 4.3.3 Conclusies

De volgende conclusies kunnen met betrekking tot het 'weten' worden getrokken:

- de politie en het lokaal OM zijn voldoende geïnformeerd over de invoering van de maatregel. De organisaties hebben vervolgens zelf de verantwoordelijkheid om de uitvoering van de maatregel op te nemen in hun eigen werkprocessen en – instructies. Beide organisaties hebben een vertaalslag moeten maken naar de werkvloer. In de ene organisatie is hiervoor meer aandacht besteed dan de andere. Uiteindelijk heeft dit geleid tot verschillen in kennis over de maatregel beginnend bestuurder bij medewerkers tussen korpsen en arrondissementen;
- er hebben zich geen noemenswaardige wijzigingen in de maatregel voort gedaan. In de afgelopen jaren is er geen extra poging gedaan vanuit het BVOM om extra informatie te verschaffen richting de korpsen en arrondissementen;
- op internet en intranet is er bij de politie en het lokaal OM voldoende informatie beschikbaar over de wijze waarop de maatregel en werkinstructie in de praktijk moeten worden toegepast. Deze informatie is eenvoudig toegankelijk en up-to-date. Er ligt echter een grote verantwoordelijkheid bij politiefunctionarissen wat betreft het vergaren van informatie over de uitvoering van de maatregel;
- de verantwoordelijkheid voor het informeren van medewerkers is niet overal eenduidig belegd.

## 4.4 WILLEN

De vraag bij het willen is “Welke houding hebben politie en lokaal OM ten aanzien van de maatregel beginnend bestuurder?” of met andere woorden “Willen ze de maatregel en de werkinstructie uitvoeren?”. Subvragen hierbij zijn:

- *wordt de maatregel door de politie en lokaal OM als realistisch, zinvol en haalbaar ervaren?*
- *wordt het belang van de maatregel voldoende ondersteund binnen het management en uitvoerend personeel van de politie en lokaal OM?*
- *verhoudt de maatregel zich op goede wijze tot andere gerelateerde maatregelen en werkinstructies?*
- *is er voldoende vertrouwen in de andere betrokken bij de uitvoering van de maatregel (zowel politie en lokaal OM als betrokkenen in het vervolgtraject)?*

#### 4.4.1 Bevindingen

*“Wordt de maatregel door de politie en lokaal OM als realistisch, zinvol en haalbaar ervaren?”*

De maatregel beginnend bestuurder wordt door de politie en het lokaal OM breed gedragen. Politiefunctionarissen geven aan dat de meest kwetsbare groep (veelal jonge bestuurders) op een goede manier wordt aangepakt: het werken met strafpunten zorgt voor een ‘stok achter de deur’ en geeft aan de beginnend bestuurder een bepaalde



verantwoordelijkheid. Het beïnvloedt het gedrag van bestuurders en geeft ze de mogelijkheid hun gedrag te verbeteren nadat zij een punt hebben gekregen.

Medewerkers van de politie merken in de praktijk op straat, dat de maatregel effect heeft. Het meedelen dat de bestuurder kans loopt op de toekenning van een strafpunt kent een grote impact. Het 'puntenrijbewijs' leeft onder jongeren, ook al kennen ze de directe impact niet en het overgrote deel van politiefunctionarissen ziet de maatregel graag uitgebreid naar alle bestuurders.

Hoewel onder jongeren duidelijk is dat ze in het bezit zijn van een 'puntenrijbewijs' kennen zij de precieze werking onvolledig. Politiefunctionarissen merken in de dagelijkse praktijk dat jongeren niet weten voor welke overtreding zij een punt krijgen, hoeveel punten zij al hebben en wat de precieze gevolgen zijn.

*“Wordt het belang van de maatregel voldoende ondersteund binnen het management en uitvoerend personeel van de politie en lokaal OM?”*

In de ondersteuning van de maatregel door de politie moet een onderscheid worden gemaakt tussen de wijkteams en noodhulpteams uit de basispolitiezorg en de verkeershandhavingsteams. Binnen de verkeershandhavingsteams wordt het belang van de maatregel meer ondersteund dan binnen de wijk- of noodhulpteams. De verkeershandhavingsteams hebben het handhaven van het verkeer als enige en exclusieve taak; de maatregel beginnend bestuurder maakt daarvan een belangrijk onderdeel uit. Overigens ervaren politiefunctionarissen dat verkeer landelijk gezien weinig aandacht krijgt binnen de politie.

Tussen arrondissementen is een verschil waar te nemen in prioriteitstelling. Op basis van de interviews wordt de indruk gewekt dat de maatregel beginnend bestuurder geen grote prioriteit kent. Afhankelijk van de regio krijgt de maatregel meer of minder aandacht. In het arrondissement Zwolle/Lelystad wordt er bijvoorbeeld wel prioriteit gegeven aan verkeerszaken. Alle verkeerszaken gaan daar rechtstreeks naar het lokaal OM en worden daarna eventueel doorgestuurd naar het CJIB.

*“Verhoudt de maatregel zich op goede wijze tot andere gerelateerde maatregelen en werkinstructies?”*

De maatregel beginnend bestuurder wordt niet gezien als speciale wetgeving waaraan extra aandacht wordt besteed. De maatregel verhoudt zich op 'normale wijze' tot andere maatregelen. Binnen de politie is de maatregel er één van velen.

Binnen de arrondissementen is de maatregel een specifiek geval, doordat de uitvoering van de maatregel als een 'papieren proces' wordt gezien en buiten het systeem Compas valt. Het werkproces van de maatregel bestaat uit het aan- en afmelden van zaken door middel van formulieren. Arrondissementen verwachten in de toekomst een geautomatiseerde procedure, aangezien het BVOM dat bij de introductie zo heeft meegedeeld in zijn brief.

Enkele politiefunctionarissen gaven aan graag meer artikelen te willen scharen onder de maatregel. Voorbeelden hiervan zijn het spookrijden, mobiel bellen, rechts inhalen en door rood licht rijden. Het tevens toekennen van een punt bij het gebruik van

alcohol (naast de Educatieve Maatregel Alcohol) is volgens de geïnterviewden zeer gewenst.

*“Is er voldoende vertrouwen in de andere betrokkenen bij de uitvoering van de maatregel (zowel politie en lokaal OM als betrokkenen in het vervolgtraject)?”*

Uit het onderzoek is niet gebleken dat partners in de keten geen vertrouwen in elkaar hebben. Het zicht op de uitvoering van de maatregel wordt door zowel de politie als het lokaal OM echter gemist. De politie en het lokaal OM krijgen op geen enkele wijze terugkoppeling van respectievelijk het lokaal OM en het BVOM over de toekenning van punten. Dit werkt demotiverend.

Binnen sommige regio's worden op individueel niveau, fouten teruggekoppeld. Dit kent eerder een incidenteel dan structureel karakter. Binnen enkele regio's (Twente, Noord- en Oost Gelderland, Rotterdam Rijnmond, Midden-West Brabant, Friesland, Zuid-Holland-Zuid) wordt expliciet melding gemaakt van een overleg tussen de politie en het OM over verkeerszaken. De lijnen tussen het arrondissement en het korps zijn hier korter en het zicht op de uitvoering is groter.

Binnen de arrondissementen bestaat de tendens de verantwoordelijkheid voor de maatregel naar de politie te verschuiven. Arrondissementen geven aan dat een goede uitvoering van de maatregel bij de politie begint. Voor de herkenbaarheid van een zaak met betrekking tot de beginnend bestuurders is voor het parket de stempel 'BB' op het proces-verbaal van groot belang. De arrondissementen hebben de indruk dat deze nog al eens wordt vergeten.

#### 4.4.2 Gesloten vragen

De antwoorden op de gesloten vragen met betrekking tot het 'willen' leveren een volgend beeld op:

- De respondenten ervaren de maatregel als zeer zinvol: maar liefst 27 respondenten zijn het (zeer) eens met de stelling dat de maatregel als zeer zinvol wordt ervaren (n=29).
- 19 respondenten zijn het eens met de stelling dat het belang van de maatregel ruim voldoende wordt ondersteund binnen de organisatie, 5 respondenten antwoorden hierop neutraal (n=29).
- Over de stelling 'de maatregel beginnend bestuurder is geen bijzonder speciale wetgeving, in de zin dat er in mijn organisatie nog eens extra aandacht wordt besteed aan de uitvoering van de maatregel' heerst verdeeldheid. 9 respondenten zijn het eens en 6 respondenten zijn het oneens met de stelling. 13 respondenten reageren neutraal (n=29).
- Het zicht op de uitvoering van de maatregel wordt gemist. 13 respondenten zijn het oneens met de stelling of reageert neutraal op de stelling dat men voldoende zicht heeft op de politie/OM en het BVOM op de afhandeling van zaken (n=29).
- De terugkoppeling over de uitvoering van de maatregel wordt gemist. 17 respondenten zijn het (zeer) eens met de stelling dat de terugkoppeling van zaken aangaande de maatregel beginnend bestuurder wordt gemist (n=29).

#### 4.4.3 Conclusies

De volgende conclusies kunnen met betrekking tot het 'willen' worden getrokken:

- de maatregel wordt door de politie en het lokaal OM als zeer zinvol ervaren. Het werken met een puntensysteem en het vooruitzicht dat na drie punten een beginnend bestuurder opnieuw examen moet doen, wordt gewaardeerd door de verschillende korpsen en arrondissementen. Volgens de geïnterviewden gaat hiervan een preventieve werking uit;
- het belang van de maatregel wordt binnen de ene organisatie meer ondersteund dan de andere. Er is binnen de organisaties een verschil waar te nemen in prioriteitstelling wat betreft de maatregel beginnend bestuurder;
- de maatregel wordt niet gezien als speciaal in de zin dat er extra aandacht aan wordt besteed. De maatregel wordt door het lokaal OM in vergelijking tot andere werkprocessen als een administratief proces ervaren;
- er is onvoldoende zicht op de uitvoering van de maatregel door de diverse partijen: de terugkoppeling van zaken met betrekking tot de beginnend bestuurder wordt in de gehele keten gemist.

### 4.5 KUNNEN

De vraag bij het kunnen is "In hoeverre volgen politie en lokaal OM de voorgeschreven werkinstructie in de praktijk, op welke onderdelen wordt hier mogelijk van afgeweken en om welke redenen" of met andere woorden "Kunnen ze het?". Subvragen die hierbij horen zijn:

- *hebben politie en lokaal OM voldoende tijd om de werkinstructie in de praktijk te volgen?*
- *is het instrumentarium (formulier, systemen, etc.) toegesneden op het volgen van de werkinstructie?*
- als er sprake is van afwijkingen, welke zijn dat en om welke reden?

#### 4.5.1 Bevindingen

*"Hebben politie en lokaal OM voldoende tijd om de werkinstructie in de praktijk te volgen?"*

Politiefunctionarissen hebben voldoende tijd in de praktijk om de werkinstructie te volgen indien zij een beginnend bestuurder herkennen. De procedure is niet langer dan normaal. Er dient enkel op het (mini)-pv kenbaar gemaakt te worden dat het gaat om een beginnend bestuurder.

Medewerkers van arrondissementen hebben in de praktijk niet altijd de gelegenheid om de werkinstructie te volgen: de controle van beginnend bestuurders op verkeersgerelateerde zaken wordt niet altijd gedaan. Een beginnend bestuurder glipt er tussendoor indien bij de politie niet is opgemerkt dat het om een beginnend bestuurder gaat. Daarnaast hebben medewerkers in de praktijk niet altijd de tijd om de afdoening van de zaak te melden aan het BVOM. De administratieve eenheid moet daarvoor de afhandeling van de zaak in de gaten houden en afwachten. De tijd hiervoor ontbreekt.

Enkele geïnterviewden gaven aan, dat een dossierafhandeling binnen vijf dagen gedaan moet zijn, maar in de praktijk blijkt door dienstoverdracht er een periode van zeven tot negen dagen overheen te gaan, men voelt zich opgejaagd en er dreigt onvolledigheid, de BB-stempel kan ook op deze wijze ontbreken.

*“Is het instrumentarium (formulier, systemen, etc.) toegesneden op het volgen van de werkinstructie?”*

Bij het volgen van de werkinstructie door de politie en het lokaal OM kan er bij de verschillende stappen gebruik worden gemaakt van verschillende instrumenten. Voor de politie zijn er drie momenten in het werkproces waarbij gebruik wordt of kan worden gemaakt van een instrumentarium:

1. Ten eerste dient er een instrument beschikbaar te zijn waaruit duidelijk wordt welke overtredingen vallen onder de maatregel beginnend bestuurder. Het feitenboekje is daar een voorbeeld van. Bij politiefunctionarissen is niet altijd helder welke overtredingen wel en welke overtredingen niet onder de maatregel vallen.
2. Ten tweede dient er een instrument beschikbaar te zijn waaruit duidelijk wordt of de bestuurder een beginnend bestuurder is. Het rijbewijs is daarvoor de eerste en enige vindplaats. Onder medewerkers van de politie bestaat onduidelijkheid hoe dit uit het rijbewijs duidelijk wordt. Aan de notatie van de datum afgifte rijbewijs kan worden gezien of sprake is van een eerste rijbewijs. Indien eerder een rijbewijs is afgegeven staat voor de datum afgifte een ‘<’ teken. Dit is bij een groot deel van de politiefunctionarissen niet bekend. In het geval dat een bestuurder geen rijbewijs bij zich heeft kan een beroep worden gedaan op de meldkamer of een uitdraai van de RDW. In de uitdraai van de RDW is het lastig te herkennen of een bestuurder een beginnend bestuurder is.
3. Ten derde dient er een instrument beschikbaar te zijn voor de afhandeling van de boete. Binnen korpsen bestaan gedigitaliseerde mini-pv’s (Rotterdam Rijnmond), handhelds (IJsselland) en aangepaste formulieren in BPS (Limburg-Noord) die daarbij kunnen helpen. In deze systemen is het verplicht om aan te geven of een bestuurder een beginnend bestuurder is en wordt de medewerker er automatisch op geattendeerd. Tenslotte wordt door de politie gebruik gemaakt van de stempel BB. Het plaatsen van de stempel door de politie wordt regelmatig gemist.

Bij de ontvangst en registratie van het proces-verbaal bij het lokaal OM wordt nogmaals een stempel ‘BB’ geplaatst op de kaft van het dossier. Na deze registratie zijn er drie momenten waarop een instrument wordt ingezet:

1. Bij de beoordeling of aan de voorwaarden van een beginnend bestuurder is voldaan, wordt gebruik gemaakt van ROMA (onderdeel van Compas) voor de uitdraai van rijbewijzen. Bij het gebruik van ROMA worden geen knelpunten ondervonden.
2. Als aan de voorwaarden is voldaan worden een kopie van het pv en de rijbewijsgegevens naar het BVOM gestuurd. Dit dossier wordt vergezeld van het aanmeldingsformulier zoals verstrekt door het BVOM.
3. Bij de afdoening van de zaak (het vonnis of betaalde transactie) wordt het afdoeningsformulier naar het BVOM verstuurd. Medewerkers van het lokaal OM ervaren geen problemen met de formulieren van het BVOM.

*“Voor de bovenstaande vragen: als er sprake is van afwijkingen, welke zijn dat en om welke reden?”*

De geïnterviewden geven aan dat er van bovenstaande procedure niet wordt afgeweken. Indien de beginnend bestuurder is herkend en de stempel ‘BB’ op het pv is gezet, wordt de werkinstructie door het lokaal OM gevolgd.

#### 4.5.2 Gesloten vragen

De antwoorden op de gesloten vragen met betrekking tot het ‘kunnen’ leveren een volgend beeld op:

- In het licht van de eerdere bevindingen, zie paragraaf 4.5.1 is het opvallend dat de meeste respondenten voldoende tijd in de praktijk ervaren om de maatregel in de praktijk uit te voeren: 24 respondenten zijn het met deze stelling eens (n=29). Tijdens de telefonische interviews bleek dat medewerkers van arrondissementen in de praktijk niet altijd de gelegenheid hebben om de werkinstructie te volgen: de controle van beginnend bestuurders op verkeersgerelateerde zaken wordt niet altijd gedaan en men ervaart druk op de dossierafhandeling. In dit onderzoek is geen verklaring gevonden voor de verschillen in antwoorden.
- Sommige arrondissementen voeren een extra controle uit op pv's die geen stempel 'BB' hebben, andere arrondissementen niet. De antwoorden van medewerkers van het parket op de stelling 'wij voeren een extra controle uit op verkeersgerelateerde pv's om uit te zoeken of er tussen de pv's beginnend bestuurders zitten die niet waren herkend' zijn verdeeld. 5 respondenten zijn het eens, 4 reageren neutraal en 4 zijn het (zeer) oneens met de stelling (n=13).
- De meeste politiefunctionarissen zijn het oneens met de stelling dat het in de praktijk lastig is de beginnend bestuurder te herkennen. 10 respondenten zijn het oneens met de stelling, 4 reageren neutraal en 2 zijn het er mee eens (n=16).
- Politiefunctionarissen hebben in de praktijk meer moeite met het herkennen welke overtredingen onder de maatregel vallen. Op de stelling 'het is in de praktijk lastig te herkennen welke overtredingen wel en welke overtredingen niet onder de maatregel beginnend bestuurder vallen' antwoorden 6 respondenten (zeer) mee eens, 3 respondenten neutraal en zijn 7 respondenten het met de stelling oneens (n=16).

#### 4.5.3 Conclusies

De volgende conclusies kunnen met betrekking tot het ‘kunnen’ worden getrokken:

- politiefunctionarissen hebben voldoende tijd in de praktijk om de werkinstructie te volgen als in een overtreding de maatregel beginnend bestuurder wordt herkend;
- medewerkers van de arrondissementen hebben niet altijd voldoende tijd om de werkinstructie te volgen: sommige arrondissementen voeren wel een extra controle uit op verkeersgerelateerde pv's en andere niet;
- het instrumentarium van het parket is voldoende toegesneden om de werkinstructie in de praktijk te kunnen volgen;
- bij de politie ontbreekt het aan een toegesneden instrumentarium op het gebied van de overtredingen en de vaststelling van beginnend bestuurders. In de

instrumenten die de politie gebruikt, wordt de politiefunctionaris niet of onvoldoende geattendeerd op de maatregel beginnend bestuurder.

## 4.6

### DOEN

De vraag bij het doen is “In hoeverre volgen politie en lokaal OM de voorgeschreven werkinstructie in de praktijk” of met andere woorden “Doen ze het ook?”. De subvraag die hierbij hoort, is:

- *is de wijze waarop de werkinstructie wordt uitgevoerd aantoonbaar en navolgbaar binnen de organisaties met bijvoorbeeld registraties en andere vastleggingen?*<sup>10</sup>

#### 4.6.1

##### Bevindingen

*“Is de wijze waarop de werkinstructie wordt uitgevoerd aantoonbaar en navolgbaar binnen de organisaties met bijvoorbeeld registraties en andere vastleggingen?”*

Binnen de politie en het lokaal OM is de wijze waarop de werkinstructie wordt uitgevoerd niet aantoonbaar of navolgbaar. Er worden door de organisaties geen registraties bijgehouden van doorgestuurde zaken of aantallen pv's inzake de maatregel beginnend bestuurder.

Het werkproces en de keten van de maatregel beginnend bestuurder wordt als ondoorzichtig ervaren. Bij geïnterviewden is onduidelijk waar de processen-verbaal naar toe worden gestuurd en op basis van welke criteria. Elke regio maakt verschillende afspraken voor het verzenden van pv's. In de ene regio filtert het CJIB de OM zaken en in de andere regio (Zwolle/IJsselland) doet het arrondissement dit zelf. Uit nader onderzoek blijkt dat er veel zaken bij het CJIB blijven liggen, dat wil zeggen deze zaken worden in het reguliere verwerkingsproces meegenomen. Het KLPD wordt dagelijks geconfronteerd met de verschillen in werkwijzen tussen arrondissementen.

Doordat er meerdere organisaties en personen (verbalisant, kwaliteitscoördinator politie, administratieve eenheid van het lokaal OM, secretaris lokaal OM) in de keten aanwezig zijn, denken de geïnterviewden van elkaar dat ze de registratie van de zaken aangaande de maatregel voor hun rekening nemen. Dit is een misvatting. Het is belangrijk in het kader van een succesvolle voortgang van de maatregel om bij de korpsen/arrondissementen waar het slechtst wordt gescoord, uitgebreid aandacht te besteden aan de werkinstructie maatregel beginnend bestuurder in een daarvoor ingestelde vergadering, dan wel breed overleg tussen politie en lokaal OM.

#### 4.6.2

##### Gesloten vragen

De antwoorden op de gesloten vragen met betrekking tot het 'doen' leveren een volgend beeld op:

- De herkenbaarheid van de werkinstructie van het BVOM is redelijk groot. 23 respondenten herkenden de werkinstructie; 6 respondenten kenden de werkinstructie niet (n=29).

---

<sup>10</sup> De oorspronkelijke subvragen “worden daarin alle beschreven/voorgeschreven processtappen uitgevoerd?” en “leidt de uitvoering van de processtappen tot de beoogde resultaten?” zijn niet gesteld, aangezien de korpsen en arrondissementen niet met een registratie werken.

- Zaken van beginnend bestuurders hebben bij de meeste arrondissementen geen hoge prioriteit: 10 respondenten zijn het met de stelling oneens dat zaken van beginnend bestuurders voorrang krijgen (n=13).
- Een groot deel van de respondenten is het er over eens dat het huidige systeem voor de maatregel niet sluitend is. Maar liefst 20 respondenten is het (zeer) eens met de stelling 'soms heb ik het idee dat er nog wel eens een beginnend bestuurder tussendoor glipt' (n=29).

#### 4.6.3 Conclusies

De volgende conclusies kunnen met betrekking tot het 'doen' worden getrokken:

- de wijze waarop de werkinstructie wordt uitgevoerd is niet aantoonbaar en navolgbaar binnen organisaties;
- er bestaan verschillen tussen korpsen waar de pv's voor beginnend bestuurders naar toe worden gezonden en elke regio heeft daarover verschillende afspraken. De ene regio stuurt pv's naar het CJIB, de andere regio naar het lokaal OM;
- medewerkers in de keten zijn ervan overtuigd dat de ander de controle op zaken aangaande de maatregel beginnend bestuurder doet, terwijl dit niet wordt gedaan.

# BIJLAGE 1: METHODOLOGISCHE VERANTWOORDING

## **Casestudy's**

Ten behoeve van de casestudy's zijn op basis van de globale inventarisatie van het BVOM vier combinaties van korps en arrondissement geselecteerd, i.c. vier korpsen én de vier arrondissementen waaronder deze korpsen ressorteren. De selectie bestond uit twee korps/arrondissement-combinaties die blijkens een eerste inventarisatie van het BVOM relatief veel zaken aanleveren aan het ROBB (Zwolle/Lelystad en Alkmaar) en uit twee korps/arrondissement-combinaties die relatief weinig zaken aanleveren aan het ROBB (Den Haag en Amsterdam).

Per korps/arrondissement-combinatie zijn ter plaatse vier uitgebreide interviews gehouden met de volgende vertegenwoordigers:

- een of meerdere politiemedewerkers die uitvoerende werkzaamheden verrichten met betrekking tot de maatregel (bij meerdere medewerkers betreft het hier een groepsinterview);
- een leidinggevende van de politie, die leiding geeft aan deze medewerkers;
- een of meerdere medewerkers van het lokaal OM die uitvoerende werkzaamheden verrichten met betrekking tot de maatregel (bij meerdere medewerkers betreft het hier een groepsinterview);
- een leidinggevende van het lokaal OM, die leiding geeft aan deze medewerkers.

De eerste vijf vragen uit par. 2.2. zijn leidraad voor de vragenlijst voor deze interviews (zie bijlage 3 voor het protocol). Bij het uitvoeren van de casestudy is binnen de organisaties de uitvoering van het werkproces doorlopen. De opbrengst van de casestudy is een beeld van de feitelijke processing en zicht op de belemmeringen die daarbij aan de orde zijn. Deze zijn input geweest voor het opstellen van hypothesen over belemmeringen in het werkproces ten behoeve van de telefonische interviews.

## **Representatieve survey met telefonische interviews**

Ten behoeve van de verdiepende interviews is een aselechte steekproef van de helft van de korpsen (inclusief het KLPD) en arrondissementen gemaakt, niet zijnde de vier korpsen en arrondissementen die zijn opgenomen in de casestudy's. Hiermee is ongeveer tweederde van het totaal aantal korpsen en arrondissementen in het onderzoek betrokken.

Het gespreksprotocol met open en gesloten vragen is voorafgaand aan de telefonische interviews schriftelijk toegezonden aan de gesprekspartners. De gesloten vragen zijn verwerkt in tabellen en opgenomen in bijlage 4 van dit rapport.

Per korps en per arrondissement zijn twee telefonische interviews gehouden op basis van het gespreksprotocol. Er zijn twee personen (veelal één medewerker en één leidinggevende) per korps en per arrondissement geïnterviewd. Tijdens de interviews is de vierslag 'weten-willen-kunnen-doen' doorlopen. Er is stilgestaan bij knelpunten en oplossingsrichtingen die binnen het betreffende korps of lokaal OM aan de orde zijn en



die in de vorige fasen nog niet zijn gesignaleerd. Tenslotte is het werkproces van de organisatie doorlopen.

De opbrengst van de survey is een representatief beeld op landelijk niveau van de knelpunten en een inventarisatie van mogelijke oplossingsrichtingen voor de gesignaleerde knelpunten.

### **Panelbijeenkomsten**

Er is in de vierde fase één panelbijeenkomst van een halve dag georganiseerd op 23 mei 2008, waaraan vertegenwoordigers van de politieregio's, het KLPD, het BVOM en de arrondissementen op operationeel managementniveau hebben deelgenomen. De bijeenkomst startte met een korte presentatie met de belangrijkste knelpunten en oplossingsrichtingen. De deelnemers is gevraagd deze aan te vullen en zo mogelijk een volgorde van belang aan te geven.

### **Rapportage**

Deze rapportage is tot stand gekomen op basis van de kwalitatieve gegevens die met behulp van bovenstaande methoden zijn verzameld. De bevindingen, resultaten en conclusies geven dan ook een kwalitatief beeld van de uitvoering van de maatregel beginnend bestuurder. Het betreft een *landelijk* beeld, dat op punten kan afwijken van de situatie in een specifiek korps of arrondissement.

## BIJLAGE 2: LIJST MET GEÏNTERVIEWDE PERSONEN

### CASESTUDY'S

In week 12 en 13 van 2008 zijn interviews gehouden in het kader van de casestudy. Binnen vier combinaties van korps en arrondissement (Amsterdam, Alkmaar, Den Haag en Zwolle/Lelystad) is gesproken met medewerkers en leidinggevendenden van politie en Openbaar Ministerie. De interviews hebben plaatsgevonden met:

<b>Naam</b>	<b>Organisatie</b>
Dhr. van Etten	Politie Amsterdam-Amstelland
Dhr. Kramer	Politie Amsterdam-Amstelland
Dhr. Heuver	Politie Amsterdam-Amstelland
Dhr. Ian	Politie Amsterdam-Amstelland
Dhr. de Boer	Arrondissement Amsterdam
Mevr. van der Star	Arrondissement Amsterdam
Dhr. Kamphuis	Politie Noord-Holland-Noord
Dhr. Hofstra	Politie Noord-Holland-Noord
Mevr. Veenman	Arrondissement Alkmaar
Mevr. Jongejan	Arrondissement Alkmaar
Dhr. Pagen	Politie Haaglanden
Dhr. Hermans	Politie Haaglanden
Mevr. Swart	Arrondissement Den Haag
Mevr. de Jonge	Arrondissement Den Haag
Dhr. Lans	Politie IJsselland
Mevr. Hirink	Politie IJsselland
Dhr. Klomp	Politie IJsselland
Mevr. van der Worp	Arrondissement Zwolle/Lelystad
Mevr. Reeuwijk	Arrondissement Zwolle/Lelystad

### TELEFONISCHE INTERVIEWS

In de week 17 tot en met week 22 van 2008 zijn de telefonische interviews gehouden in het kader van de survey. De interviews hebben plaatsgevonden met:

<b>Naam</b>	<b>Organisatie</b>
Dhr. van Brakel	Politie Twente
Dhr. Winterman	Politie Twente
Dhr. Krüders	Arrondissement Almelo
Dhr. Bos	Politie Drenthe
Dhr. Van Schaijk	Politie Drenthe
Mevr. Holtrop	Arrondissement Assen
Mevr. La Rou	Arrondissement Assen
Dhr. Polderdijk	Politie Midden-West Brabant

Dhr. Beterams	Politie Midden-West Brabant
Dhr. van Wijngaarden	Politie Zuid-Holland-Zuid
Dhr. Collé	Politie Zuid-Holland-Zuid
Mevr. van Helden	Arrondissement Dordrecht
Dhr. Speksnijder	Arrondissement Dordrecht
Dhr. de Weerd	Politie Noord- en Oost Gelderland
Dhr. Slijkhuis	Politie Noord- en Oost Gelderland
Mevr. Schepers-Stegeman	Arrondissement Zutphen
Mevr. Hustinx	Arrondissement Zutphen
Dhr. Rogier	Rotterdam Rijnmond
Dhr. Sterk	Rotterdam Rijnmond
Dhr. Ouwerkerk	Arrondissement Rotterdam
Dhr. van Oosten	Arrondissement Rotterdam
Dhr. Hardman	Politie Friesland
Dhr. Hilbrands	Politie Friesland
Dhr. Bergsma	Arrondissement Leeuwarden
Mevr. Van der Heiden	Arrondissement Leeuwarden
Dhr. Kieviet	Politie Limburg-Noord
Dhr. Strutjens	Politie Limburg-Noord
Mevr. Reuten	Arrondissement Roermond
Mevrouw Brummans	Arrondissement Roermond

#### **PANELBIJEENKOMST**

Op vrijdag 23 mei 2008 is er een panelbijeenkomst georganiseerd in Leusden van 09.00 tot 12.30 uur. Op deze panelbijeenkomst waren de volgende mensen aanwezig:

<b><i>Naam</i></b>	<b><i>Organisatie</i></b>
Mevr. Kremer	Politie Gelderland-Midden
Dhr. Jonkers	Politie Brabant-Noord
Dhr. Nijburg	Politie Utrecht
Dhr. Overeem	Politie Utrecht
Dhr. Bootsma	Arrondissement Utrecht
Mevr. Brady-Mohal	Arrondissement Utrecht
Mevr. Krooder	Arrondissement Utrecht
Mevr. van der Worp	Arrondissement Zwolle/Lelystad
Dhr. Volk	KLPD
Dhr. te Nijenhuis	KLPD
Dhr. Berger	KLPD
Dhr. Smit	KLPD
Dhr. Naus	BVOM
Mevr. van Vemde	BVOM

## BIJLAGE 3: INTERVIEWVRAGEN CASESTUDY'S

1. Wat is de bekendheid van de maatregel beginnend bestuurder en de werkinstructie bij politie en lokaal OM?
  - a) zijn politie en lokaal OM voor en bij de introductie van de maatregel en werkinstructie voldoende geïnformeerd?
  - b) zijn politie en lokaal OM bij wijzigingen van (delen van) de maatregel en werkinstructie daarvan op de hoogte (gebracht)?
  - c) is er informatie beschikbaar over de wijze waarop de maatregel en werkinstructie in de praktijk moeten worden toegepast?
  - d) is deze informatie eenvoudig toegankelijk en up-to-date?
  - e) is de verantwoordelijkheid voor het informeren van medewerkers binnen politie en lokaal OM eenduidig belegd?
  - f) Ervaren politie en/of lokaal OM eventueel knelpunten m.b.t. de bekendheid van de maatregel?
  
2. Welke houding hebben politie en lokaal OM ten aanzien van de maatregel beginnend bestuurder ?
  - a) wordt de maatregel door de politie en lokaal OM als realistisch, zinvol en haalbaar ervaren?
  - b) wordt het belang van de maatregel voldoende ondersteund binnen het management en uitvoerend personeel van de politie en lokaal OM?
  - c) verhoudt de maatregel zich op goede wijze tot andere gerelateerde maatregelen en werkinstructies?
  - d) is er voldoende vertrouwen in de andere betrokkenen bij de uitvoering van de maatregel (zowel politie en lokaal OM als betrokkenen in het vervolgtraject)?
  
3. In hoeverre volgen politie en lokaal OM de voorgeschreven werkinstructie in de praktijk, op welke onderdelen wordt hier mogelijk van afgeweken en om welke redenen?
  - a) hebben politie en lokaal OM voldoende tijd om de werkinstructie in de praktijk te volgen?
  - b) is het instrumentarium (formulier, systemen, etc.) toegesneden op het volgen van de werkinstructie?
  - c) is de wijze waarop de werkinstructie wordt uitgevoerd aantoonbaar en navolgbaar binnen de organisaties met bijvoorbeeld registraties en andere vastleggingen?
  - d) worden daarin alle beschreven/voorgeschreven processtappen uitgevoerd?
  - e) leidt de uitvoering van de processtappen tot de beoogde resultaten (per processtap/voor het deelproces/voor het gehele proces)?
  - f) voor de bovenstaande vragen: als er sprake is van afwijkingen, welke zijn dat en om welke reden?
  - g) Zijn er knelpunten t.a.v. de uitvoeringspraktijk van de maatregel?

4. Ervaren politie en/of lokaal OM overige knelpunten bij de uitvoering van de werkinstructie en zo ja, welke zijn dat? Met specifieke aandacht voor:
  - a) werkprocessen,
  - b) overdrachtsmomenten,
  - c) instrumentatie/systemen,
  - d) capaciteit,
  - e) management en aansturing,
  - f) cultuur?
  
5. Welke mogelijke oplossingsrichtingen zijn er voor eventuele knelpunten?
  - o welke oplossingsrichtingen zijn er mogelijk, zinvol en haalbaar op de genoemde aspecten bij vraag 4?
  
6. Heeft u verder nog opmerkingen, tips, aanbevelingen, vragen?

## BIJLAGE 4: GESPREKSPROTOCOL TELEFONISCHE INTERVIEWS

### Politie

#### Weten

##### Gesloten vragen

1. *Ik voelde mij bij de introductie van de maatregel beginnend bestuurder voldoende geïnformeerd door het BVOM*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens
2. *Ik voelde mij bij de introductie van de maatregel beginnend bestuurder voldoende geïnformeerd door mijn eigen organisatie*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens
3. *Ik word bij wijzigingen van (delen van) de maatregel beginnend bestuurder altijd op de hoogte gebracht door mijn eigen organisatie*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens
4. *De verantwoordelijkheid voor het informeren van medewerkers binnen de politie is eenduidig belegd*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens
5. *Er is ruim voldoende informatie beschikbaar over de wijze waarop de maatregel in de praktijk moet worden toegepast*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens
6. *De maatregel beginnend bestuurder is voor ons team één van de topprioriteiten*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens

##### Open vragen

7. *Hoe bent u bij de introductie van de maatregel geïnformeerd door het BVOM en/of uw eigen organisatie?*
8. *Hoe wordt u bij wijzigingen van (delen van) de maatregel op de hoogte (gebracht)?*
9. *Waar kunt u informatie vinden over de wijze waarop de maatregel in de praktijk moet worden toegepast en is deze eenvoudig toegankelijk?*
10. *Ervaart u eventuele knelpunten met betrekking tot de bekendheid van de maatregel?*

## **Willen**

### *Gesloten vragen*

11. *De maatregel beginnend bestuurder wordt door mij als zeer zinvol ervaren*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens
12. *Het belang van de maatregel beginnend bestuurder wordt ruim voldoende ondersteund binnen onze organisatie*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens
13. *De maatregel beginnend bestuurder is geen bijzonder speciale wetgeving, in de zin dat er in mijn organisatie nog eens extra aandacht wordt besteed aan de uitvoering van de maatregel*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens
14. *Ik heb ruim voldoende zicht op het lokaal OM en het BVOM op de afhandeling van zaken met betrekking tot de maatregel beginnend bestuurder*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens
15. *Ik mis de terugkoppeling van het OM over processen-verbaal aangaande de maatregel beginnend bestuurder*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens

### *Open vragen*

16. *Wat vindt u het meest sterke punt van de maatregel beginnend bestuurder?*
17. *Wat vindt u het meest zwakke punt van de maatregel beginnend bestuurder?*
18. *Krijgt u enige terugkoppeling vanuit uw collega's, het OM en/of het BVOM over de aanlevering van zaken en zo ja, op welke manier?*
19. *Vindt er informatieoverdracht of kennisuitwisseling plaats over de uitvoering van de maatregel beginnend bestuurder tussen de politie en het OM, en zo ja op welke manier is dat ingevuld?*

## **Kunnen**

### *Gesloten vragen*

20. *Ik heb voldoende tijd in de praktijk om de maatregel beginnend bestuurder uit voeren*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens
21. *Het is in de praktijk vaak erg lastig de beginnend bestuurder te herkennen*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens
22. *Het is in de praktijk vaak erg lastig te herkennen welke overtredingen wel en welke overtredingen niet onder de maatregel beginnend bestuurder vallen*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens

*Open vragen*

23. *Heeft u middelen (formulieren, systemen, instrumenten) tot uw beschikking bij het uitvoeren van de maatregel beginnend bestuurder, en zo ja welke?*
24. *Ervaart u knelpunten in de praktijk ten aanzien van de uitvoering van de maatregel beginnend bestuurder, en zo ja welke?*
25. *Welke mogelijke oplossingen zijn er voor eventuele knelpunten?*
26. *Met welke interventie kan de maatregel beginnend bestuurder succesvoller worden uitgevoerd en wie moet daarin het voortouw nemen?*

**Doen**

*Gesloten vragen*

27. *Soms heb ik het idee dat er nog wel eens een beginnend bestuurder tussendoor glipt*  
O Zeer mee eens   O Mee eens   O Neutraal   O Mee oneens   O Zeer mee oneens

Het BVOM heeft een werkinstructie opgesteld voor de invoering van de maatregel beginnend bestuurder. In het schema hieronder<sup>11</sup> is deze aangegeven.

*Kent u de bovenstaande werkinstructie?*

28. O Ja O Nee

*Open vragen*

29. *Kunt u aangeven welke artikelen vallen onder de maatregel beginnend bestuurder?*
30. *Ondervindt u knelpunten bij het beoordelen of overtredingen vallen onder de maatregel beginnend bestuurder?*
31. *Ondervindt u knelpunten bij het beoordelen of de bestuurder een beginnend bestuurder is?*
32. *Kunt u aangeven welke vervolgstappen u neemt als een beginnend bestuurder staande wordt gehouden en blijkt dat er sprake is van een strafbaar feit, vallend onder de maatregel beginnend bestuurder?*
33. *Aan wie stuurt u het proces-verbaal door?*
34. *Welke (vervolg)stappen worden er vervolgens genomen binnen de administratieve eenheid van de politie?*
35. *Heeft u verder nog opmerkingen, aanbevelingen, tips of vragen aangaande de maatregel beginnend bestuurder?*

---

<sup>11</sup> Voor het schema wordt verwezen naar bijlage 6.



## Lokaal OM

### Weten

#### Gesloten vragen

1. *Ik voelde mij bij de introductie van de maatregel beginnend bestuurder voldoende geïnformeerd door het BVOM*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens
2. *Ik voelde mij bij de introductie van de maatregel beginnend bestuurder voldoende geïnformeerd door mijn eigen organisatie*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens
3. *Ik word bij wijzigingen van (delen van) de maatregel beginnend bestuurder altijd op de hoogte gebracht door mijn eigen organisatie*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens
4. *Er is ruim voldoende informatie beschikbaar over de wijze waarop de maatregel in de praktijk moet worden toegepast*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens
5. *De verantwoordelijkheid voor het informeren van medewerkers binnen onze organisatie is eenduidig belegd*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens
6. *De maatregel beginnend bestuurder is voor onze organisatie één van de topprioriteiten*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens

#### Open vragen

7. *Hoe bent u bij de introductie van de maatregel geïnformeerd door het BVOM en/of uw eigen organisatie?*
8. *Hoe wordt u bij wijzigingen van (delen van) de maatregel op de hoogte (gebracht)?*
9. *Waar kunt u informatie vinden over de wijze waarop de maatregel in de praktijk moet worden toegepast en is deze eenvoudig toegankelijk?*
10. *Ervaart u eventuele knelpunten met betrekking tot de bekendheid van de maatregel?*

### Willen

#### Gesloten vragen

11. *De maatregel beginnend bestuurder wordt door mij als zeer zinvol ervaren*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens
12. *Het belang van de maatregel beginnend bestuurder wordt ruim voldoende ondersteund binnen onze organisatie*  
 Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens

13. *De maatregel beginnend bestuurder is geen bijzonder speciale wetgeving, in de zin dat er in mijn organisatie nog eens extra aandacht wordt besteed aan de uitvoering van de maatregel*

Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens

14. *Ik heb ruim voldoende zicht op de politie en het BVOM op de afhandeling van zaken met betrekking tot de maatregel beginnend bestuurder*

Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens

15. *Ik mis de terugkoppeling van het BVOM over zaken aangaande de maatregel beginnend bestuurder*

Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens

#### *Open vragen*

16. *Wat vindt u het meest sterke punt van de maatregel beginnend bestuurder?*

17. *Wat vindt u het meest zwakke punt van de maatregel beginnend bestuurder?*

18. *Krijgt u enige terugkoppeling vanuit uw collega's, het OM en/of het BVOM over de aanlevering van zaken en zo ja, op welke manier?*

19. *Vindt er informatieoverdracht of kennisuitwisseling plaats over de uitvoering van de maatregel beginnend bestuurder tussen de politie en het OM, en zo ja op welke manier is dat ingevuld?*

#### **Kunnen**

##### *Gesloten vragen*

20. *Ik heb voldoende tijd in de praktijk om zaken met betrekking tot de maatregel beginnend bestuurder uit te voeren*

Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens

21. *Wij voeren een extra controle uit op (verkeersgerelateerde) pv's, om uit te zoeken of er tussen de pv's beginnend bestuurders zitten die niet waren herkend*

Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens

##### *Open vragen*

22. *Heeft u middelen (formulieren, systemen, instrumenten) tot uw beschikking bij het uitvoeren van de maatregel beginnend bestuurder, en zo ja welke?*

23. *Ervaart u knelpunten in de praktijk ten aanzien van de uitvoering van de maatregel beginnend bestuurder, en zo ja welke?*

24. *Welke mogelijke oplossingen zijn er voor eventuele knelpunten?*

25. *Met welke interventie kan de maatregel beginnend bestuurder succesvoller worden uitgevoerd en wie moet daarin het voortouw nemen?*

## **Doen**

### *Gesloten vragen*

26. *Zaken van beginnend bestuurders krijgen bij ons voorrang*

Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens

27. *Soms heb ik het idee dat er nog wel eens een beginnend bestuurder tussendoor glipt*

Zeer mee eens    Mee eens    Neutraal    Mee oneens    Zeer mee oneens

Het BVOM heeft een werkinstructie opgesteld voor de invoering van de maatregel beginnend bestuurder. In het schema hieronder<sup>12</sup> is deze aangegeven.

*Kent u de bovenstaande werkinstructie?*

28.  Ja    Nee

### *Open vragen*

In hoeverre ondervindt u knelpunten bij:

29. *De ontvangst van het proces-verbaal?*

30. *De registratie van het pv bij het OM?*

31. *Het markeren van dossiers aangaande de maatregel beginnend bestuurder?*

32. *Het beoordelen van zaken aangaande de maatregel beginnend bestuurder?*

33. *Het toetsen van pv's op de vraag of aan de voorwaarden van de maatregel beginnend bestuurder is voldaan?*

34. *Het insturen van een kopie aan het BVOM?*

35. *Het aanmelden van een zaak bij het BVOM?*

36. *Het afmelden van een zaak bij het BVOM?*

37. *Heeft u verder nog opmerkingen, aanbevelingen, tips of vragen aangaande de maatregel beginnend bestuurder?*

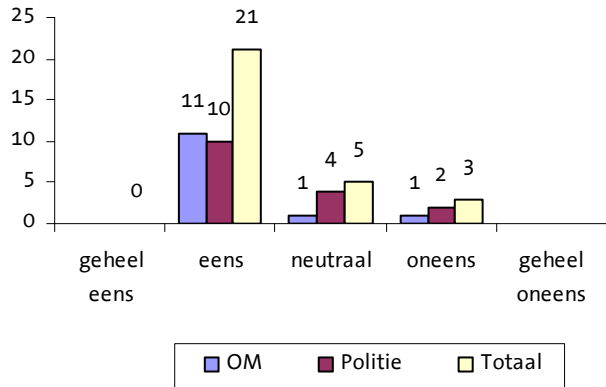
---

<sup>12</sup> Voor het schema wordt verwezen naar bijlage 6.

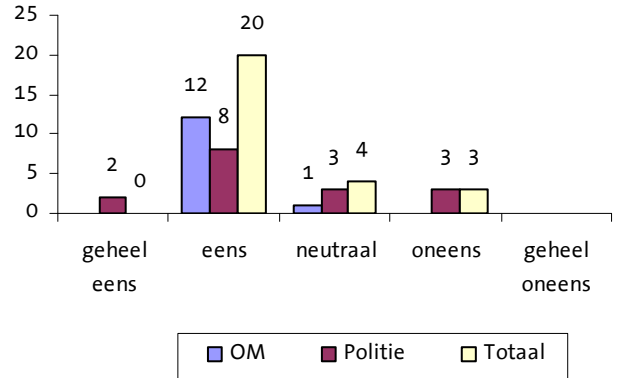
# BIJLAGE 5: ANTWOORDEN GESLOTEN VRAGEN

## Weten

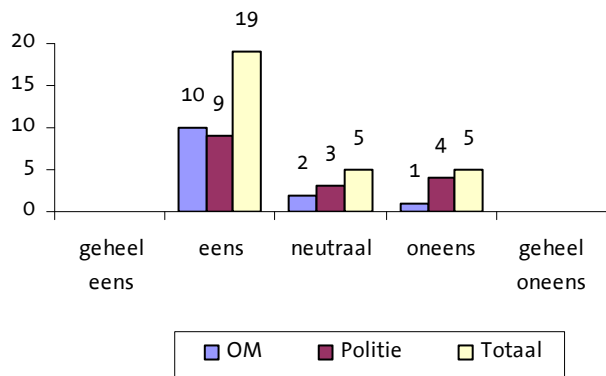
*Ik voelde mij bij de introductie van de maatregel voldoende geïnformeerd door het **BVOM***



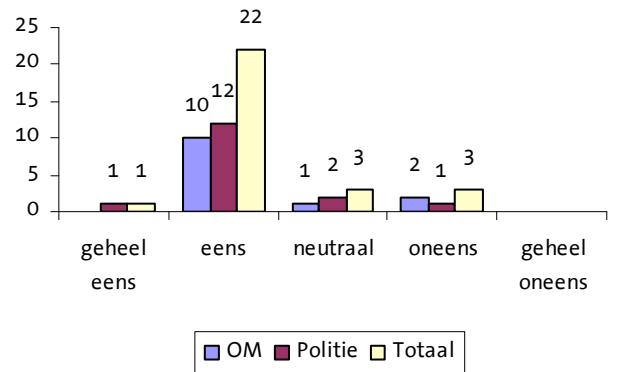
*Ik voelde mij bij de introductie van de maatregel voldoende geïnformeerd door mijn eigen **organisatie***



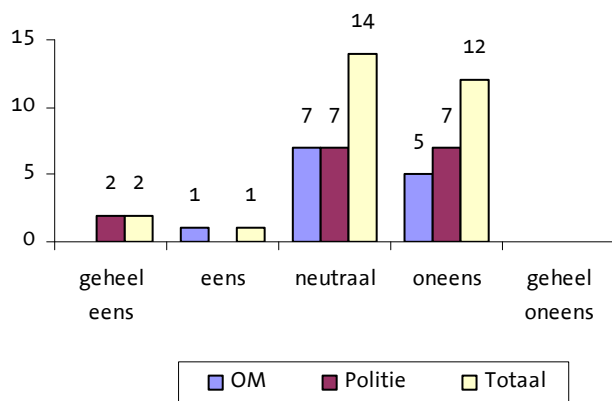
*Ik word bij wijzigingen van (delen van) de maatregel beginnend bestuurder altijd op de hoogte gebracht door mijn eigen organisatie*



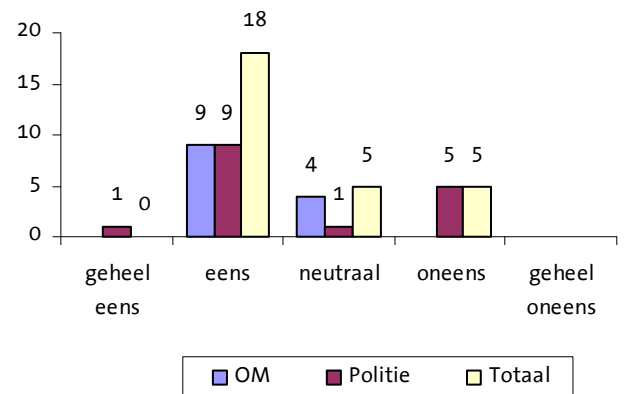
*Er is ruim voldoende informatie beschikbaar over de wijze waarop de maatregel in de praktijk moet worden toegepast*



*De maatregel beginnend bestuurder is voor onze organisatie één van de topprioriteiten*

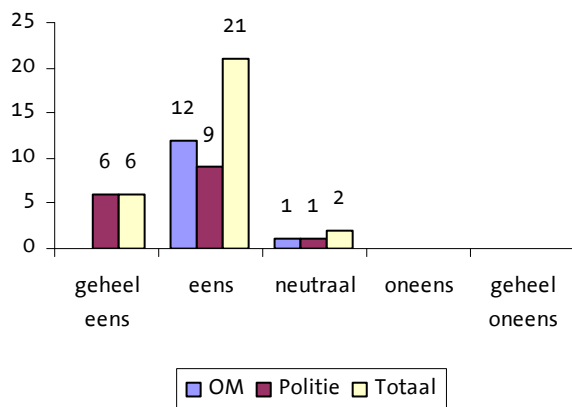


*De verantwoordelijkheid voor het informeren van medewerkers binnen onze organisatie is eenduidig belegd*

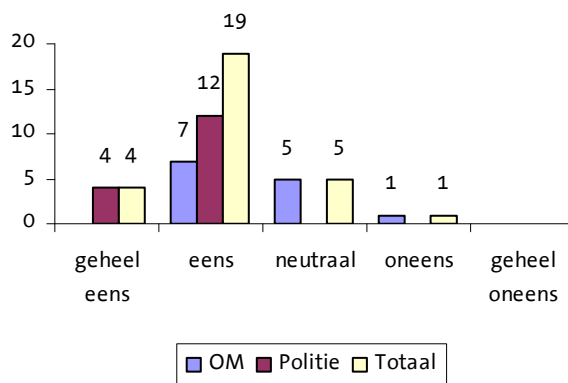


## Willen

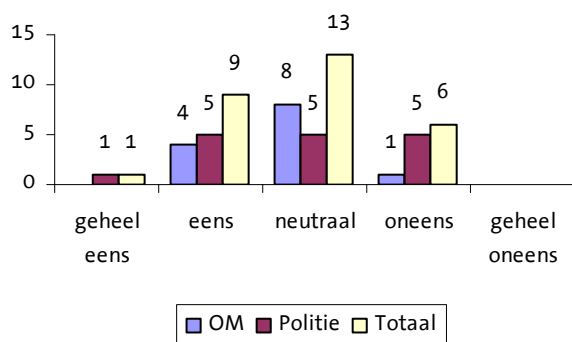
*De maatregel wordt door mij als zeer zinvol ervaren*



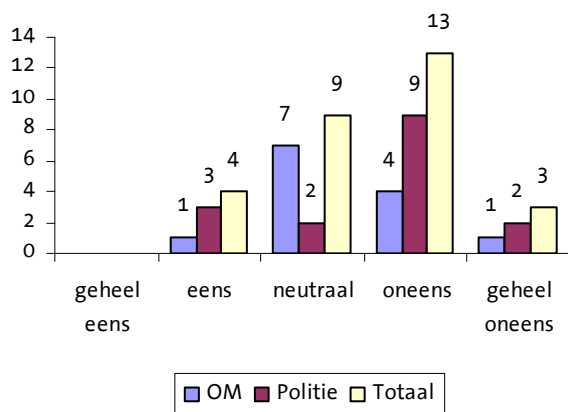
*Het belang van de maatregel beginnend bestuurder wordt ruim voldoende ondersteund binnen onze organisatie*



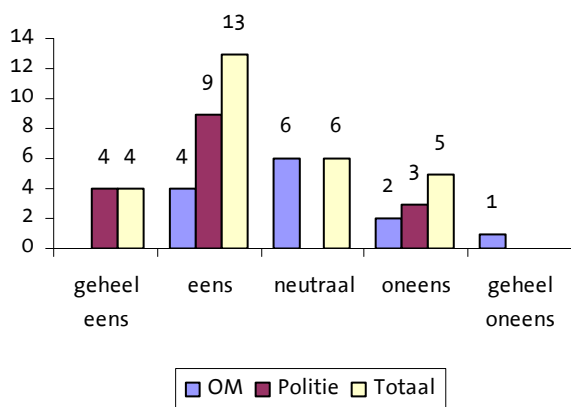
*De maatregel beginnend bestuurder is geen bijzonder speciale wetgeving, in de zin dat er in mijn organisatie nog eens extra aandacht wordt besteed aan de uitvoering van de maatregel*



*Ik heb ruim voldoende zicht op de politie/OM en het BVOM op de afhandeling van zaken*

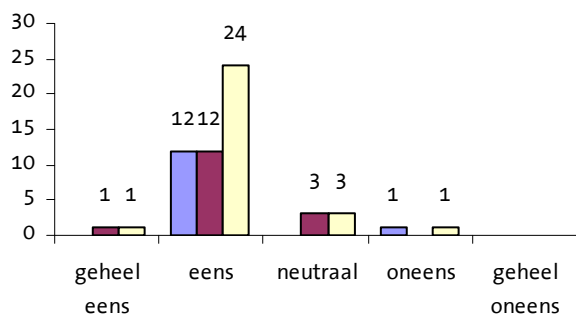


*Ik mis de terugkoppeling van het OM/BVOM over zaken aangaande de maatregel beginnend bestuurder*



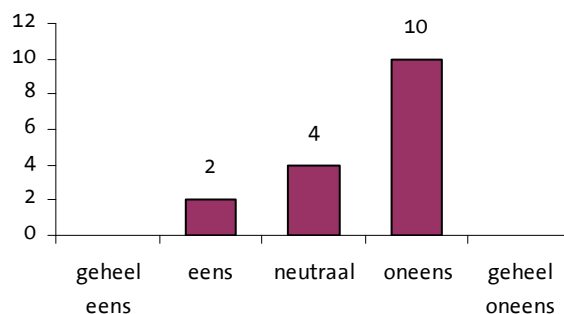
## Kunnen

*Ik heb voldoende tijd in de praktijk om de maatregel beginnend bestuurder uit te voeren*



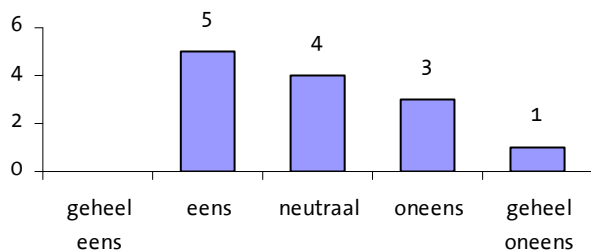
OM Politie Totaal

*Het is in de praktijk vaak erg lastig de beginnend bestuurder te herkennen*



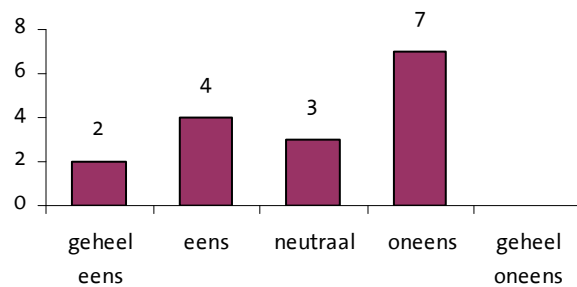
Politie

*Wij voeren een extra controle uit op verkeersgerelateerde pv's om uit te zoeken of er tussen de pv's beginnende bestuurders zitten die niet waren herkend*



OM

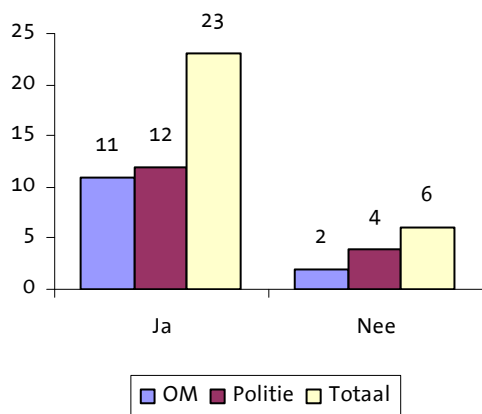
*Het is in de praktijk vaak erg lastig te herkennen welke overtredingen wel en welke overtredingen niet onder de maatregel beginnend bestuurder vallen*



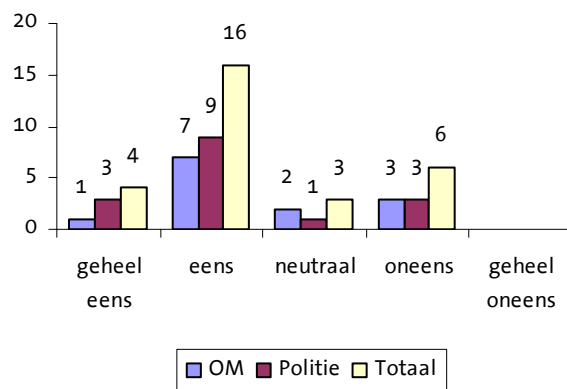
Politie

## Doen

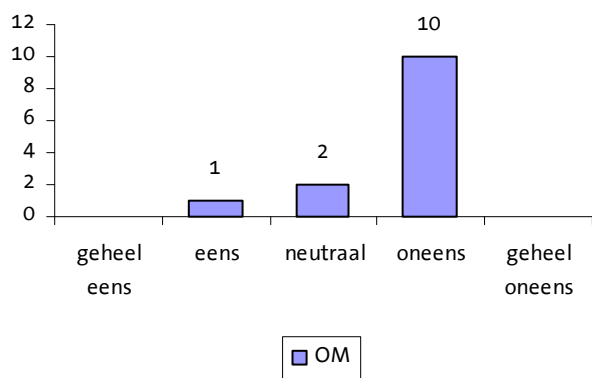
*Kent u de werkinstructie?*



*Soms heb ik het idee dat er nog wel eens een beginnend bestuurder tussendoor glipt*



*Zaken van beginnend bestuurders krijgen bij ons voorrang*



## BIJLAGE 6: WERKINSTRUCTIE BVOM

De beschrijving van het werkproces van de maatregel beginnend bestuurder is overgenomen uit de offerteaanvraag van het BVOM. Deze beschrijving is bij de introductie van de maatregel door het BVOM gebruikt.

