



# Evaluatie Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften

## Samenvatting

Contactgegevens

Amsterdam, 10 december 2025

dr. Oberon Nauta (DSP-groep)

[onauta@dsp-groep.nl](mailto:onauta@dsp-groep.nl)

mr. dr. Bas de Wilde (De strafzaak)

[bas@destrafzaak.nl](mailto:bas@destrafzaak.nl)

Met medewerking van prof. mr. Herman Bröring (RUG)

Afbeelding: gegenereerd met AI

# Samenvatting

## Aanleiding en doel van het onderzoek

De Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv), beter bekend als de Wet Mulder, is sinds 1990 van kracht en heeft als doel lichte verkeersovertredingen eenvoudig en efficiënt af te doen. De Wahv heeft een grote impact gehad op de wijze waarop verkeersovertredingen in Nederland worden geconstateerd, gesanctioneerd en afgehandeld. De wet is in de afgelopen 35 jaar nooit integraal geëvalueerd, terwijl maatschappelijke, juridische en technologische veranderingen aanleiding geven om het functioneren van de Wahv opnieuw tegen het licht te houden. Het WODC heeft daarom de onderzoeksbureaus DSP-groep en De Strafzaak opdracht gegeven om de wet integraal te evalueren. De centrale probleemstelling van het onderzoek valt uiteen in de volgende hoofdvragen:

1. In hoeverre wordt de doelstelling waarmee de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) is ingevoerd, behaald?
2. Verdient het aanbeveling om de Wahv of de toepassing daarvan te wijzigen, in het bijzonder
  - a. door gedragingen toe te voegen aan of te schrappen uit de bijlage bij de Wahv?
  - b. door de hoogte van (sommige) administratieve sancties in de bijlage bij de Wahv aan te passen?
3. Hoe verhoudt afdoening op grond van de Wahv zich tot afdoening door middel van een strafbeschikking of bestuurlijke boete en heeft de Wahv-afdoening tegen de achtergrond daarvan nog toegevoegde waarde als zelfstandige afdoeningswijze?

## Opzet en verloop van het onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van een combinatie van juridische analyse, empirisch onderzoek en consultatie van betrokken partijen. De juridische analyse bestond uit bestudering van de parlementaire geschiedenis, wet- en regelgeving, wetswijzigingen, relevante jurisprudentie en literatuur. Voor de empirische component zijn interviews gehouden met een breed scala aan betrokkenen: leden van de Commissie Feiten en Tarieven (CFT), medewerkers van het Parket CVOM, rechters en raadsheren, medewerkers van het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) en de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), politiefunctionarissen, professioneel gemachtigden die namens gesanctioneerden procederen en beleidsmedewerkers van het ministerie van Justitie en Veiligheid. Daarnaast zijn schriftelijke zienswijzen verzameld van onder meer de Expertgroep Mulder (kantonrechters), het Parket CVOM, professioneel gemachtigden en de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen. Voorts is er ten behoeve van de evaluatie een expertgroep Wahv gevormd bestaande uit beleidsadviseurs van het Parket CVOM, een juridisch beleidsadviseur van het CJIB en twee kantonrechters namens de Expertgroep Mulder. De expertgroep Wahv heeft tweemaal gereflecteerd op de voorlopige aanbevelingen uit het onderzoek.

Het onderzoek werd begeleid door een commissie bestaande uit de volgende leden:

- 🕒 mr. dr. M.L. van Emmerik (Radboud Universiteit),
- 🕒 mr. N. Kroesen/drs. P. Grob (Ministerie van Justitie en Veiligheid)
- 🕒 prof. mr. R.J.N. Schlössels (Universiteit Maastricht, voorzitter),
- 🕒 dr. B. van der Vorm (Universiteit Utrecht),
- 🕒 dr. S. Zebregs (WODC).

De begeleidingscommissie bewaakte de kwaliteit en onafhankelijkheid van het onderzoek, dacht mee over de onderzoeksopzet en reflecteerde op de voorlopige bevindingen en aanbevelingen.

De evaluatie is integraal van opzet: alle fasen van de Wahv-keten zijn onderzocht, waaronder de constatering van de verkeersovertreding, de inning ervan en de rechtsbescherming. Vanwege beperkingen in tijd en budget zijn echter ook keuzes gemaakt in de diepgang per onderwerp. De nadruk ligt op thema's die in interviews en jurisprudentie aanleiding gaven tot discussie of verbetering. De stand van zaken in 2025 is het uitgangspunt; historische problemen die inmiddels zijn opgelost, worden slechts kort aangestipt.

In de eindfase van het onderzoek is op aangeven van de begeleidingscommissie prof. mr. H.E. Bröring (Rijksuniversiteit Groningen), die eerder geen onderdeel uitmaakte van het onderzoeksteam, verzocht een reflectie te schrijven op de vraag of de Wahv-afdoening nog toegevoegde waarde heeft als zelfstandige afdoeningswijze.

Deze brede en systematische aanpak zorgt ervoor dat de evaluatie een representatief en actueel beeld geeft van de werking van de Wahv in de praktijk en de knelpunten die beleidsmatig, juridisch of uitvoerend aandacht vragen.

## Kern van de Wahv en beleidslogica

De Wahv werd in 1990 ingevoerd als reactie op de grote belasting van het strafrechtelijke systeem door de massale instroom van verkeersovertredingen. Voor de invoering van de Wahv werden lichte verkeersovertredingen uitsluitend strafrechtelijk afgedaan, meestal in eerste instantie doordat een transactievoorstel van de politie of het openbaar ministerie (OM) werd gedaan. Dit systeem werd als inefficiënt en weinig effectief ervaren: veel overtreeders betaalden niet, waardoor een tijdrovende strafrechtelijke procedure volgde, met een grote belasting voor politie, OM en zittende magistratuur. Bovendien leidde het systeem niet tot een effectieve en kostenefficiënte inning van boetes.

Het primaire doel van de Wahv was het realiseren van een efficiëntere, snellere en effectievere afdoening van veelvoorkomende lichte verkeersovertredingen. De belangrijkste doelstellingen waren het verminderen van

de werklast voor politie, OM en zittende magistratuur, het effectiever innen van sancties en het waarborgen van rechtsbescherming voor de burger, ondanks de overgang naar een bestuursrechtelijk systeem.

De Wahv introduceerde hiervoor een aantal fundamentele veranderingen en mechanismen. Overtredingen werden niet langer via het strafrecht, maar via een administratiefrechtelijke procedure afgehandeld. Sancties werden niet meer vrijblijvend voorgesteld, maar daadwerkelijk opgelegd via een beschikking die betaald moest worden, tenzij daartegen administratief beroep werd ingesteld. En misschien wel het meest belangrijk: boetes konden niet alleen aan de overtreder, maar ook aan de kentekenhouder worden opgelegd als niet duidelijk was wie de bestuurder was. Dit maakte het mogelijk om ook zonder staandehouding van de bestuurder – vaak na vaststelling van de overtreding met behulp van een flitspaal – een sanctie op te leggen, wat de effectiviteit van de handhaving significant vergrootte. De hoogte van de sancties werd vastgelegd in een bijlage bij de wet. Bij de oplegging van de sanctie werd, zonder differentiatie naar persoonlijke omstandigheden of omstandigheden waaronder het feit was begaan, het standaardtarief gehanteerd. Door automatisering konden overtredingen snel worden geregistreerd en afgehandeld, zonder dat een OvJ of rechter standaard hoefde te worden ingeschakeld. Wel kon de gesanctioneerde administratief beroep instellen bij de OvJ en vervolgens beroep bij de kantonrechter en cassatieberoep (later vervangen door hoger beroep), zodat de rechtsbescherming vergelijkbaar bleef met het oude systeem. Bij niet-betaling konden sancties worden verhoogd, kon verhaal worden genomen op banktegoeden of goederen, en konden uiteindelijk de dwangmiddelen inneming van het rijbewijs, buitengebruikstelling van een voertuig en gijzeling worden toegepast.

## Uitvoeringspraktijk: belangrijkste bevindingen per thema

### Toepassingsbereik en gedragingen

De wet is bedoeld voor lichte verkeersovertredingen die eenvoudig, objectief en vaak automatisch kunnen worden vastgesteld. Voorbeelden zijn lichtere snelheidsovertredingen, foutparkeren of het negeren van een rood verkeerslicht. Sinds de invoering is de Wahv meer dan 80 keer gewijzigd. De belangrijkste wijzigingen betroffen toevoeging en verwijdering van Mulder-gedragingen (bijvoorbeeld handheld bellen is toegevoegd, terwijl sommige overtredingen naar het strafrecht zijn overgeheveld om een recidiveregeling mogelijk te maken), verhoging van sanctietarieven, aanpassingen in rechtsbescherming (zoals de vervanging van cassatieberoep door hoger beroep bij het gerechtshof Arnhem-Leeuwarden, invoering van een appelgrens en invoering en vervolging beperking van de proceskostenvergoeding), verhoging van de aanmaningskosten en grote verbeteringen in de menselijke maat (zoals het standaard aanbieden van betalingsregelingen en maatwerkoplossingen in geval van niet kunnen betalen).

Ondanks deze wijzigingen is de beleidslogica van de Wahv – het efficiënt, uniform en effectief afdoen van lichte verkeersovertredingen via een bestuursrechtelijk systeem, met waarborgen voor rechtsbescherming – in essentie sinds 1990 niet gewijzigd.

In 2024 werden bijna acht miljoen boetes opgelegd, waarvan het overgrote deel betrekking had op snelheidsovertredingen die via automatische systemen werden vastgesteld. Het grootste deel van de sancties wordt opgelegd aan kentekenhouders van voertuigen met meer dan twee wielen, zoals personenauto's en vrachtwagens. Slechts een klein deel van de sancties volgt uit een staandehouding.

De CFT – die adviseert over het toevoegen van gedragingen aan of verwijderen van gedragingen uit de Bijlage bij de wet – hanteert als uitgangspunt dat overtredingen van verkeersvoorschriften door middel van de Wahv worden afgedaan, mits deze ethisch neutraal zijn, objectief kunnen worden vastgesteld en geen letsel of schade tot gevolg hebben. Ernstigere feiten worden strafrechtelijk vervolgd. In de praktijk vinden de meeste stakeholders het huidige toepassingsbereik passend. Er is geen draagvlak om andere gedragingen, zoals zwartrijden of geen opvolging geven aan identificatieplicht, onder de Wahv te brengen, omdat deze mogelijk niet altijd ethisch-neutraal zijn, de identiteit van de overtreder vaak lastig vast te stellen is en het geen verkeersgedragingen betreft.

## Tarieven en ontwikkeling boetehoogte

De ontwikkeling van de boetehoogte binnen het Wahv-stelsel is een van de meest opvallende én problematische trends. Waar de hoogste sanctie bij invoering nog f 150 bedroeg en maximaal f 500 mocht zijn, is deze inmiddels gekoppeld aan de eerste boetecategorie van het Wetboek van Strafrecht, wat in 2025 neerkomt op 515 euro. De tarieven worden jaarlijks geïndexeerd en zijn daarnaast incidenteel extra verhoogd, om begrotingstekorten te dichten. Sinds 1994 zijn de tarieven met ruim 220% gestegen, terwijl de consumentenprijsindex in dezelfde periode met ongeveer 70% toenam. De stijging van de Wahv-boetes is daarmee drie keer zo groot als de inflatie. Bovendien ligt het algemene niveau van de Wahv-boetes ongeveer 30% hoger dan dat van vergelijkbare boetes bij strafbeschikkingen, waarvan een deel kan worden verklaard door verhogingen om begrotingstechnische redenen. Dit verschil wordt breed als onwenselijk gezien, onder meer door het Parket CVOM, de Raad van State en de Rechtspraak. De Tweede Kamer heeft aangedrongen op verlaging van de tarieven, maar vanwege de begrotingsimpact heeft de regering daar geen gevolg aan gegeven. De standaardverhogingen bij niet-tijdige betaling – 50% na de eerste aanmaning en 100% na de tweede – kunnen het boetebedrag in bepaalde gevallen verdrievoudigen. Dit wordt als disproportioneel ervaren, ook in relatie tot andere boetesystemen, en draagt onnodig bij aan schuldenproblematiek bij kwetsbare groepen.

## Uitvoering: constatering, oplegging en inning

De uitvoering van de Wahv is sterk geautomatiseerd en gestandaardiseerd, met het CJIB als spil in de inning en tenuitvoerlegging van sancties. Het merendeel van de overtredingen wordt automatisch vastgesteld, bijvoorbeeld via flitspalen, trajectcontroles en sinds kort focusflitsers voor gebruik van een mobiel achter het stuur. Opsporingsambtenaren leggen de sancties op. Sancties worden vaak opgelegd aan de kentekenhouder. De inning verloopt in fasen: eerst volgen verhogingen, daarna kan verhaal plaatsvinden via incasso van een bankrekening of via een deurwaarder, en pas in laatste instantie worden dwangmiddelen ingezet, te weten

inneming van het rijbewijs, buitengebruikstelling van het voertuig en/of gijzeling. In de praktijk wordt 93% van de boetes uiteindelijk geïnd. Sinds 2015 zijn betalingsregelingen beschikbaar voor iedereen, tegenwoordig voor bedragen vanaf 75 euro. Dit heeft geleid tot een meer maatschappelijk verantwoorde incasso. Het gebruik van het dwangmiddel gijzeling is sterk teruggedrongen. Het wordt alleen nog in uitzonderlijke gevallen toegepast, waarbij aantoonbaar sprake is van betalingsonwil in plaats van betalingsonmacht. Ook de buitengebruikstelling van voertuigen wordt met meer zorgvuldigheid en redelijkheid toegepast dan in het verleden, mede na aanbevelingen van de Nationale Ombudsman. Maatschappelijk ontoelaatbare toestanden, waar vroeger daadwerkelijk sprake van was en waar in de media nog steeds regelmatig aan gerefereerd wordt, zijn er thans in veel mindere mate. Voor zover daarvan sprake is, betreft het personen waar het CJIB geen contact mee kan krijgen.

## Rechtsbescherming en bezwaar/beroep

De Wahv kent een eigen systeem van rechtsbescherming, met administratief beroep bij de officier van justitie, beroep bij de kantonrechter en hoger beroep bij het gerechtshof Arnhem-Leeuwarden. Er is geen griffierecht verschuldigd voor het instellen van (hoger) beroep, maar het betalen van een zekerheidstelling is wel een voorwaarde voor het in behandeling nemen van het beroep op de kantonrechter. In geval van (hoger) beroep komt het geregeld voor dat een sanctie wordt gematigd op grond van bijzondere (soms persoonlijke) omstandigheden, overschrijding van de redelijke termijn en schending van de hoorplicht.

In 2023 werd tegen ruim 6% van de sancties administratief beroep ingesteld; in een derde van de gevallen leidde dit tot vernietiging van de beschikking. Minder dan 1% van de sancties leidde tot beroep bij de kantonrechter. Sinds 1997 kan een proceskostenvergoeding worden toegekend. Rechtsbijstand wordt dikwijls verleend door no cure, no pay-bureaus. De hoogte van de vergoeding van de kosten van deze professionele rechtsbijstand is onlangs substantieel verlaagd, wat consequenties lijkt te hebben voor de kwaliteit van de rechtsbijstand.

## Vergelijking met strafbeschikking en bestuurlijke boete

Sinds de invoering van de Wahv zijn er nieuwe buitengerechtelijke afdoeningswijzen ontstaan, met name de strafbeschikking en de bestuurlijke boete. De vraag is of deze alternatieven – in theorie én praktijk – een beter of gelijkwaardig systeem bieden voor de afdoening van lichte verkeersovertredingen. Daarbij moet worden aangetekend dat de Wahv-boete in feite een variant is van de bestuurlijke boete. In vergelijking met de strafbeschikking en de 'gewone' bestuurlijke boete onder de Awb blijkt de Wahv te prefereren op het gebied van efficiëntie en standaardisatie, vooral dankzij de mogelijkheid van kentekenaansprakelijkheid en geautomatiseerde afdoening. De rechtsbescherming onder de Wahv is in de praktijk vergelijkbaar met die bij strafbeschikkingen en bestuurlijke boetes, maar kent eigen accenten, zoals administratief beroep bij de OvJ. Strafbeschikkingen bieden op papier meer ruimte voor maatwerk, bijvoorbeeld bij recidive, maar in de praktijk is dit bij lichte verkeersovertredingen nauwelijks toepasbaar. De Wahv kent daarentegen unieke

dwangmiddelen, te weten inneming van het rijbewijs en buitengebruikstelling van een voertuig, die in het strafrecht niet of anders zijn geregeld. Dit draagt bij aan de hoge inningsgraad. Tegelijkertijd kent de Wahv weinig ruimte voor individuele beoordeling bij de oplegging van sancties, wat in het verleden leidde tot zeer schrijnende gevallen. De introductie door het CJIB van een uitgebreid stelsel van maatwerkvoorzieningen in de incassofase heeft ervoor gezorgd dat dergelijke gevallen minder vaak voorkomen.

## Effecten en knelpunten

De Wahv is in 1990 ingevoerd met als belangrijkste doelstellingen het efficiënter, sneller en effectiever afdoen van veelvoorkomende lichte verkeersovertredingen. De wet moest de werklust van politie, OM en Rechtspraak aanzienlijk verminderen door deze overtredingen uit het strafrecht te halen en bestuursrechtelijk af te doen. Dit werd gerealiseerd door een systeem van standaardtarieven, kentekenaansprakelijkheid en geautomatiseerde afhandeling zonder verlies van rechtsbescherming. Uit de evaluatie blijkt dat deze beoogde effecten grotendeels zijn (en nog steeds worden) gerealiseerd. De Wahv heeft geleid tot een aanzienlijke vermindering van de werklust in de strafrechtketen en tot een zeer hoge mate van efficiëntie en standaardisatie in de afdoening van lichte verkeersovertredingen. Het inningspercentage van boetes is zeer hoog (93%), en het systeem is in staat gebleken om jaarlijks miljoenen boetes snel en grotendeels geautomatiseerd af te handelen.

Tegenover deze positieve effecten staan ook duidelijke knelpunten. Een van de meest in het oog springende problemen betreft de disproportionele verhogingen bij niet-tijdige betaling. De standaardboeteverhogingen van 50% na de eerste aanmaning en 100% na de tweede kunnen leiden tot een vervelvoudiging van het oorspronkelijke boetebedrag. Deze verhogingsproblematiek treft vermoedelijk vooral mensen met een al zwakke financiële positie en kan daardoor leiden tot (een verdere toename van) problematische schulden.

Door de jaarlijkse indexering en vooral de incidentele verhogingen zijn de Wahv-boetes veel sneller gestegen dan de inflatie, wat leidt tot maatschappelijke discussie over de proportionaliteit van de sancties. Zeker omdat de incidentele verhogingen getuigen van oneigenlijk gebruik van de bevoegdheid om de hoogte van de boetes te bepalen.

Een ander knelpunt betreft de formele eisen aan machtigingen, vooral bij leaseauto's en zakelijke voertuigen. De procedure om namens een rechtspersoon of via een gemachtigde bezwaar of beroep in te stellen is complex en leidt regelmatig tot niet-ontvankelijkheid van beroepen, zelfs als er inhoudelijk sterke gronden zijn. Dit beperkt de rechtsbescherming en roept vragen op over de toegankelijkheid van het systeem voor met name bedrijven.

Ook de digitalisering van de Wahv-keten is nog niet volledig gerealiseerd. Hoewel steeds meer onderdelen van de procedure digitaal kunnen worden afgehandeld, is de uitwisseling van stukken tussen het Parket CVOM, de

rechtspraak en het CJIB nog niet volledig geautomatiseerd. Dit leidt tot vertragingen, inefficiëntie en soms tot het kwijtraken van stukken. De verwachting is dat verdere digitalisering zal bijdragen aan een snellere en transparantere afhandeling van zaken, mits de technische en organisatorische randvoorwaarden op orde zijn. Verder heeft het CJIB behoefte aan een betere informatie-uitwisseling tussen de verschillende instanties die betrokken zijn bij de tenuitvoerlegging van sancties. In de huidige praktijk mogen deurwaarders, politie en het CJIB slechts beperkt informatie delen over de persoonlijke omstandigheden van gesanctioneerden, terwijl het voor alle partijen nuttig is om kennis te nemen van multiproblematiek en/of problematische schulden bij gesanctioneerden. Dit belemmert een persoonsgerichte benadering en maakt het moeilijker om problematische gevallen tijdig te signaleren en maatwerk te bieden. In dit rapport wordt aanbevolen om te onderzoeken of en hoe bestaande privacybeperkingen kunnen worden opgeheven of versoepeld, zodat het CJIB beter maatwerk kan leveren en eventueel kan doorverwijzen naar schuldhulpverlening.

Het onderzoek naar de Wahv heeft niet alleen grote structurele knelpunten blootgelegd, maar ook een reeks van meer technische of 'mineure' aandachtspunten. Zo werden in het rapport enkele juridische onduidelijkheden gesignaleerd en kwamen bepalingen in de Wahv naar voren die afwijken van de Awb, zonder dat in de toelichting of parlementaire geschiedenis duidelijk wordt gemaakt waarom die afwijking noodzakelijk of wenselijk is.

Sommige van deze punten lijken klein, maar kunnen in de praktijk tot rechtsongelijkheid, inefficiëntie of frustratie leiden. Het rapport mondt daarom uit in een groot aantal aanbevelingen, waarvan een deel direct gericht is op het oplossen van deze kwesties. Door deze aanbevelingen te benutten, kan de Wahv worden geactualiseerd.

## Slotwoord

De evaluatie van de Wahv laat zien dat het stelsel, ondanks zijn leeftijd en de vele maatschappelijke en technologische veranderingen sinds de invoering in 1990, nog steeds robuust en effectief functioneert voor het doel waarvoor het ooit is ontworpen. De kern van het succes schuilt in de combinatie van standaardisatie, automatisering en een in beginsel adequate vorm van rechtsbescherming. De Wahv heeft de massale instroom van lichte verkeersovertredingen op een efficiënte en voorspelbare manier weten af te handelen, waardoor de strafrechtketen aanzienlijk is ontlast en de inning van boetes op een hoog niveau is gebracht. Omdat er bij het CJIB de afgelopen jaren veel meer oog is gekomen voor de menselijke maat bij de incasso komen bovendien schrijnende gevallen in deze fase van de Wahv-procedure niet tot nauwelijks meer voor.

De vergelijking met alternatieve stelsels, zoals de strafbeschikking en de reguliere bestuurlijke boete, bevestigt dat de Wahv voor de bulk van de lichte verkeersovertredingen uitstekend functioneert, qua efficiëntie en uitvoerbaarheid. Tegelijkertijd is duidelijk geworden dat aan de Wahv bezwaren kleven. De maatschappelijke discussie over de hoogte van de boetes, mede vanwege beleidsmatige verhogingen, en de forse verhogingen bij niet-tijdige betaling vragen om aandacht. De belangrijkste uitdaging voor de komende

jaren is dan ook het behouden van een goed evenwicht tussen standaardisatie en maatwerk, tussen efficiëntie en rechtsbescherming, en tussen financiële doelstellingen en maatschappelijke legitimiteit. De aanbevelingen uit deze evaluatie bieden daarvoor concrete aangrijpingspunten. Door op basis daarvan gericht de Wahv te actualiseren, kan de wet haar functie als effectief en maatschappelijk geaccepteerd handhavingsinstrument nog jaren uitoefenen.

DSP-groep BV  
Van Diemenstraat 410  
1013 CR Amsterdam  
+31 (0)20 625 75 37

dsp@dsp-groep.nl  
KvK 33176766  
www.dsp-groep.nl

DSP-groep is een onafhankelijk bureau voor onderzoek, advies en management, gevestigd aan de IJ-oever in Amsterdam. Sinds de oprichting van het bureau in 1984 werken wij veelvuldig in opdracht van de overheid (ministeries, provincies en gemeenten), maar ook voor maatschappelijke organisaties op landelijk, regionaal of lokaal niveau. Het bureau bestaat uit 40 medewerkers en een groot aantal freelancers.

#### **Dienstverlening**

Onze inzet is vooral gericht op het ondersteunen van opdrachtgevers bij het aanpakken van complexe beleidsvraagstukken binnen de samenleving. We richten ons daarbij met name op de sociale, ruimtelijke of bestuurlijke kanten van zo'n vraagstuk. In dit kader kunnen we bijvoorbeeld een onderzoek doen, een registratie- of monitorsysteem ontwikkelen, een advies uitbrengen, een beleidsvisie voorbereiden, een plan toetsen of (tijdelijk) het management van een project of organisatie voeren.

#### **Expertise**

Onze focus richt zich met name op de sociale, ruimtelijke of bestuurlijke kanten van een vraagstuk. Wij hebben o.a. expertise op het gebied van transitie in het sociaal domein, kwetsbare groepen in de samenleving, openbare orde & veiligheid, wonen, jeugd, sport & cultuur.

#### **Meer weten?**

Neem vrijblijvend contact met ons op voor meer informatie of om een afspraak te maken. Bezoek onze website [www.dsp-groep.nl](http://www.dsp-groep.nl) voor onze projecten, publicaties en opdrachtgevers.

