

Prestatie- en probleemgerichte verkeershandhaving: wat werkt en waarom het werkt

Dr. Guus Meershoek
Universitair docent
MRV-IPIT, Universiteit Twente



Voor een probleemgerichte aanpak is het zaak om het lokale bestuur en de reguliere politie sterker bij de verkeershandhaving te betrekken

In de publiciteit trekt één verkeerskwestie alle aandacht: de files. Voor wie regelmatig vaststaat op de snelweg zijn deze een bron van frustratie. Vroeg of laat worden zij dat ook voor wie als bestuurder heeft verklaard de mobiliteit te zullen bevorderen. Dat is niet anders, maar het leidt wel tot de miskening van een opmerkelijk succes: het verkeer wordt al geruime tijd steeds veiliger. In de afgelopen dertig jaar verviervoudigde het jaarlijkse aantal aangiftes van misdrijven, van 300.000 tot meer dan 1.300.000, voor sommige wetenschappers zelfs aanleiding om te stellen dat wij in een *high crime society* leven, maar in dezelfde periode *verminderde* het aantal dodelijke verkeersslachtoffers met eenzelfde factor, van ruim 3000 tot 811 vorig jaar, en dat nog wel ondanks de fors toegenomen mobiliteit. Wie zelfs de lange termijn in ogenschouw neemt, zeg een eeuw, wordt onvermijdelijk getroffen door de toegenomen zelfbeheersing van verkeersdeelnemers en hun opvallende vermogen zich lastige regels eigen te maken: van het gebod rechts te houden tot het verbod op niet-handsfree telefoneren. Regels die veelal door de politie zijn bedacht en waarvan de naleving ook door haar is afgedwongen.

Op de vraag waaraan dit succes te danken is, ga ik u geen antwoord geven. Mijn vraag vanochtend is hoe het *nu* met dat vermogen van de politie is gesteld: wat heeft zij in huis om de huidige verkeersonveiligheid verder terug te dringen? Mijn antwoord steunt op de bevindingen van een onderzoek naar het functioneren en optreden van de verkeershandhavingsteams dat ik met Mirjam Krommendijk in 2006 voor de stichting Politie en Wetenschap heb uitgevoerd en waarvan het verslag binnenkort wordt gepubliceerd.¹ Ik begin met het schetsen van de verkeershandhaving en de verkeersonveiligheid. Zoals iedereen weet, bestaan er in de handhaving geen eenduidige causale verbanden tussen doel, de inzet van middelen en de effecten op het gedrag van burgers. De kloof tussen handhaving en gedrag in het verkeer zal ik stapsgewijs overbruggen, om af te sluiten met een concrete aanbeveling om de politieke aanpak te verbeteren.

Zoals bekend is het doel van politieoptreden vrijwel nooit eenduidig, zijn de middelen gevarieerd en is het moeilijk om de effectiviteit van die middelen tegen elkaar af te wegen. Diezelfde complexiteit kent ook de verkeershandhaving.

¹ G. Meershoek, M. Krommendijk, Verkeershandhaving: prestaties leveren, problemen aanpakken. Een kwalitatief onderzoek naar de regionale Verkeershandhavingsteams. Politie en Wetenschap (te verschijnen).

In de verkeershandhaving kunnen grofweg vijf doeleinden worden onderscheiden:

1. Bevordering van de vlotte doorstroming van het verkeer en van de bereikbaarheid van belangrijke locaties,
2. Zorg voor de veiligheid van de verkeersdeelnemers,
3. Afhandeling van verkeersongevallen
4. Beperking van de verkeersoverlast,
5. Zorg voor de naleving van verkeersregels en voor een rechtvaardige handhaving van de regels

De politie is betrokken bij het nastreven van elk van deze vijf doeleinden, maar niet bij elk in even sterke mate. Afzonderlijke politiediensten combineren vrijwel altijd twee of meer van deze doeleinden. Zo is de basispolitiezorg (BPZ) gericht op de veiligheidsbeleving van de bevolking en hecht daarom sterk aan bevordering van een vlotte doorstroming van het verkeer en beperking van verkeersoverlast. (1 en 4) Ook zorgt zij, soms ondersteunt door centrale diensten, voor de afhandeling van ongevallen. (3) De door het Openbaar Ministerie aangestuurde Verkeershandhavingsteams richten zich bovenal op zorg voor de naleving van verkeersregels en voor de veiligheid van de verkeersdeelnemers (5 en 2).

De doeleinden van de verkeersdiensten zijn niet alleen *meervoudig* en in de praktijk *moeilijk te onderscheiden* maar zij liggen ook *niet vast*, eenvoudig omdat verkeerssituaties zo veranderlijk zijn. Als een gemeente ergens een nieuwbouwwijk opricht, komen nieuwe verkeerstromen op gang. Bij de politie komen klachten binnen over te hard rijden, met alle gevaren van dien. Legt de gemeente op verzoek van de politie vervolgens drempels op de weg om snelheidsmaniakken te temperen, dan zoeken deze een sluiproute, met als gevolg dat elders andere bewoners beginnen te klagen. Ontbreekt zo'n sluiproute, dan ontstaan in de wijk wellicht opstoppingen en luchtverontreiniging door stationair draaiende motoren. In de praktijk is verkeershandhaving een complexe zaak: uiteenlopende doeleinden strijden telkens weer om de voorrang. Ik concentreer mij op het optreden van de politie gericht op verkeersveiligheid, ook al beseft ik terdege dat de politie dikwijls ook andere doeleinden moet nastreven en dat bij de verkeershandhaving ook tal van andere instanties zijn betrokken.

Bij het bevorderen van de verkeersveiligheid beschikt de politie over een ruim arsenaal aan middelen. Ik noem er zes.

In de eerste plaats de *verkeersregeling* en *verkeersvoorlichting*. Lange tijd was dit de belangrijkste vorm van politieke handhaving in het verkeer. In de afgelopen decennia is het belang echter sterk verminderd en is er alleen bij bijzondere gebeurtenissen nog sprake van herkenbare politieke verkeersregeling. Het bestuur zorgt voor algemene verkeersvoorlichting terwijl de politieke voorlichting

nog slechts het repressieve toezicht ondersteunt.

Van oudsher was ook *hulpverlening bij ongevallen* politiewerk. Momenteel wordt deze taak meer en meer afgestoten. Een aantal korpsen heeft nog ongevallendiensten, maar het opnemen van schade wordt als een zaak van burgers en verzekeringsmaatschappijen gezien, de hulpverlening bij ongevallen als een zaak voor ambulancepersoneel.

Een relatief nieuw fenomeen is *statisch toezicht*. Met behulp van flitspalen, radarstatieven, radarauto's en trajectcontrole worden automatisch overtredingen van de snelheidslimieten geregistreerd. Overtreders worden ongeveer drie weken later wanneer zij de acceptgirokaart van het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) in de bus ontvangen, op de overtreding geattendeerd. Ook bij het signaleren van roodrichtnegatie worden camera's ingezet. De apparatuur wordt meestal beheerd door de VHT's. Op technische gronden beperkt dit toezicht zich tot het gebied buiten de bebouwde kom.

Al langer bestaat er *mobiel toezicht* op het verkeer. Politieagenten op motoren kunnen diverse soorten overtreders tot stoppen dwingen, aanspreken en verbaliseren. Overtredingen worden soms al rijdende gesignaleerd, soms vanuit een statische positie, bijvoorbeeld langs de kant van de weg met behulp van een lasergun. Ook dit toezicht is aan ruimtelijke grenzen gebonden: zo is het voor motoren moeilijk manoeuvreren in woonwijken.

Nog een andere vorm van politieke handhaving is de *gerichte controle*. Deze kent twee varianten, namelijk de alcoholcontroles en de aanpak van onveilige verkeerssituaties. Bij de alcoholcontroles worden op vaste en enkele specifiek gekozen tijdstippen automobilisten stelselmatig aan de kant van de weg gezet en aan een ademtest onderworpen. De toezichthouders maken hierbij geen gebruik van hun discretionaire bevoegdheid: voor hen geldt fout is fout. Bij de de aanpak van onveilige verkeerssituaties analyseert een apart politieteam in reactie op klachten van bewoners de situatie, maakt een plan van aanpak, vraagt zonodig het lokale bestuur om de infrastructuur aan te passen en treedt vervolgens handhavend op. Na een eerste fase van ferm optreden maken de handhavers gebruik van hun discretionaire bevoegdheid.

Tenslotte de *opsporing van ernstige snelheidsovertreders* op snel- en autowegen met behulp van videowagens. Het opsporen en staande houden vergt veel ervaring en stuurmanskunst. De overtreders beseffen altijd terdege dat zij de limieten hebben overschreden en zijn vaak geïmponeerd door het feit dat de politie nog harder reed. Bijgevolg stuitten deze handhavers veelal op minder weerstand dan motorrijders.

Tot zover de doeleinden en de vormen van politieel handhavend optreden. Nu dan het *verkeersonveilige gedrag*. Welk gedrag in welke mate bijdraagt aan verkeersonveiligheid is niet eenvoudig vast te stellen: sommige gedragingen zijn gevaarlijk voor de chauffeur zelf, andere vooral voor medeweggebruikers. Soms maken enkele chauffeurs heel gevaarlijke overtredingen, soms vertonen veel chauffeurs heel af en toe licht riskant gedrag.

Een serieus probleem is *overschrijding van de snelheidslimieten*. 20 procent van de automobilisten geeft bij ondervragen aan regelmatig tot heel vaak te hard te rijden binnen de bebouwde kom, op provinciale wegen doet 26 procent dat en op de autosnelwegen overschrijdt 41 procent regelmatig tot heel vaak de maximumsnelheid. Het is heel wel mogelijk dat niet alle geënquêteerden een juist beeld hebben van hun eigen rijgedrag, dat sommigen een sociaal wenselijk antwoord geven en bewust de eigen rijsnelheid lager schatten. Uit verkeersmetingen kwamen hogere percentages naar voren, maar aan die cijfers kleven weer andere bezwaren.² Alleen op snelwegen wordt al geruime tijd regelmatig het percentage snelheidsovertreders gemeten. Uit die cijfers blijkt dat dat percentage na een jarenlange daling vanaf 2000 geleidelijk weer toeneemt.³

Een ander probleem betreft *alcohol in het verkeer*. Alcoholgebruik vermindert de reactiesnelheid en draagt zo flink bij aan de verkeersonveiligheid. De kans op ongelukken neemt zelfs fors toe als het wordt gecombineerd met drugsgebruik. Uit enquêtes onder verkeersdeelnemers kan worden geconcludeerd dat de groep drinkende chauffeurs relatief klein is. In dit geval is de kans aanmerkelijk dat geënquêteerden een sociaal wenselijk antwoord geven en bewust de eigen rijsnelheid lager schatten, want drankgebruik in het autoverkeer kan op sterke, wijdverbreide afkeuring rekenen.⁴

Het niet dragen van de gordel heeft weinig invloed op het rijgedrag en dus de gevaren voor medeweggebruikers, maar het vergroot wel de kans op ernstig eigen letsel bij ongelukken. Het probleem is niet groot want het aantal overtreders is gering: 96 procent van de automobilisten verklaart de gordel altijd te dragen tijdens lange autoritten, 85 procent doet dat ook tijdens korte ritten.

Ook *het niet dragen van de helm* heeft nauwelijks invloed op het rijgedrag, maar vooral op de ernst van het eigen letsel bij ongelukken. Dat dit een ernstiger probleem is dan het niet-dragen van de gordel komt omdat het percentage bromfietzers dat geen helm draagt de afgelopen tien jaar is toegenomen: van

² Van Thiel (2007), p. 15.

³ SWOV Factsheet: Politietoezicht en rijsnelheid.

⁴ Van Thiel (2007), p. 74-79.

anderhalf procent tot 7,5 procent.⁵

Een serieus probleem lijkt ook *het rijden door rood licht*. Buitenlands onderzoek bevat sterke aanwijzingen dat roodlichtnegatie een belangrijke oorzaak van ongelukken is.⁶ Hoewel de meeste automobilisten weten dat dit gevaarlijk gedrag is, rijdt toch ruim de helft wel eens door rood licht.

Een niet onbelangrijke oorzaak van ongelukken vormt *slechte verlichting van fietsers en bromfietzers*. Sinds een jaar of vijf waarschuwt de overheid hiertegen in een publiciteitscampagne en treedt de politie in donkere jaargetijden repressief op. Aanvankelijk leidde dit tot enige verbetering maar de laatste jaren is het percentage overtreders stabiel: een kwart van de (brom)fietsers rijdt zonder licht.

Vermoedelijk draagt *niet handsfree bellen door chauffeurs* ook aanmerkelijk bij aan de verkeersonveiligheid. In welke mate valt niet te zeggen omdat dit gedrag moeilijk te traceren is, zowel voor onderzoekers als voor handhavers.

Tot zover de schets van de verkeershandhaving en de te corrigeren gedragingen in het verkeer. Hoe kan handhavend optreden nu leiden tot naleving? Wanneer zijn burgers geneigd om terechtwijzingen op te volgen?

De mate waarin een overheid burgers bereid vindt om haar aanwijzingen op te volgen, wordt in de bestuurskunde aangeduid met het begrip legitimiteit. Een overheid is legitiem als haar ingrepen in het maatschappelijke leven op brede schaal worden aanvaard, bijvoorbeeld omdat men erop vertrouwt dat over de maatregelen goed is nagedacht en met ieders belangen is rekening gehouden. Een overheid kan niet zonder een dergelijk draagvlak onder de burgers. Zij kan de naleving van regels weliswaar zonodig afdwingen, maar duurzame naleving valt niet met dwang of de dreiging met geweld te bereiken.

De politie als gespecialiseerd orgaan, belast met de bewaking van het geweldsmonopolie van de overheid, heeft deze behoefte aan legitimiteit in versterkte mate.⁷ Zij richt zich namelijk juist op situaties waarin regels niet worden nageleefd en heeft tot taak dan corrigerend op te treden. Ook voor haar geldt dat haar correcties het meest succesvol zijn als zij geen gebruik hoeft te maken van dwang, als zij bij overtreders weet te appelleren aan andere redenen om te gehoorzamen dan het zwichten voor overmacht. Van draagvlak is dus sprake als (1) de handhavende instantie op gepaste wijze optreedt en (2) potentiële overtreders zelf tot de conclusie komen dat het verstandig is om hun gedrag te wijzigen.

⁵ SWOV, Factsheet: Effecten van politietoezicht.

⁶ SWOV, Factsheet: Effecten van politietoezicht.

⁷ Tyler, p. 84-99.

In een democratische rechtstaat vergt regelnaleving zowel van de overheid als van de burgers enige inschikkelijkheid. Om misdragingen met succes te kunnen corrigeren, moet de overheid voortdurend zoeken naar het gepaste antwoord.

Aan welke beweegredenen kan een handhaver nu appelleren om verkeersdeelnemers tot inschikken te bewegen? Ik onderscheid er drie.

Allereerst *de dwang der omstandigheden*. Mensen begeven zich in het verkeer omdat zij snel en zonder letsel van de ene plek een andere willen bereiken. De verkeersinfrastructuur is daar op ingesteld en verkeersdeelnemers zijn geneigd zich daaraan aan te passen. Het overtreden van de snelheidslimiet kan een vlotte doorgang belemmeren omdat dit kan leiden tot een staande houding door de politie of tot een ongeluk. Sommige verkeersdeelnemers willen dat risico wel nemen om bijvoorbeeld snel thuis te zijn of te voldoen aan de eisen van hun werk.

Ten tweede *de verkeersregels*. Regels zijn gedeelde, maatschappelijk erkende normen. Ook het naleven van verkeersregels helpt burgers in de regel bij hun streven naar mobiliteit. Gebrek aan bekendheid met de verkeersregels kan verkeersdeelnemers parten spelen. Meestal niet. Een grote meerderheid van de automobilisten is geneigd de regels te volgen, ook indien zij deze als hinderlijk ervaart. Overtreding wordt als schending van een bindende norm ervaren, als fout gedrag. Een ander deel van de overtreders hoeft slechts te worden herinnerd aan het bestaan van de regels, bijvoorbeeld door aangesproken te worden op de overtreding, om ertoe te worden gebracht hun gedrag aan te passen. Geheel vrij gelaten wegen hun individuele normen voor hen zwaarder dan de maatschappelijke normen maar ook voor hen hebben de regels normerende kracht: een geringe actie voldoet om de juiste verhoudingen te herstellen. Maar zelfs overtreders die weigeren hun gedrag aan te passen, erkennen soms de norm van de regel.

Tenslotte *het verkeerstoezicht*. Ook toezicht helpt verkeersdeelnemers bij het bereiken van hun voornaamste doel: mobiliteit. In dit geval is eveneens bekendheid met het bestaan van het toezicht een voorwaarde, een voorwaarde die niet altijd vervuld is. In het verleden kon de politie aan haar verkeersregelende, voorlichtende en hulpverlenende optreden prestige ontleen, prestige dat zij met succes kon aanwenden bij haar repressieve taak. Nu moet zij het van andere motieven hebben, bijvoorbeeld de overtuiging dat met de politie niet te spotten valt, dat verzet nodeloos veel tijd en moeite kost. Soms geeft de indruk dat de handhaver correct is opgetreden, dat men fair is behandeld de doorslag; soms de indruk dat het vergaarde bewijsmateriaal ontkennen zinloos maakt.

Tot zover de motieven die verkeersdeelnemers kunnen aanzetten tot inschikken.

De verschillende vormen van handhavend optreden appelleren aan uiteenlopende beweegredenen van potentiële overtreders. De vraag is nu: welke vorm van politieoptreden is voor het corrigeren van welke onveilig gedrag het meest geschikt?

Laten we beginnen met een succesverhaal. Bij de bevordering van het gordelgebruik zijn de afgelopen jaren opvallende successen geboekt. 96 procent van de automobilisten verklaart momenteel de gordel altijd te dragen tijdens lange autoritten, 85 procent doet dat ook tijdens korte ritten. Hoe is dit succes te verklaren? Wij weten op grond van enquêtes dat inzittenden geneigd zijn om de gordel aan te snoeren op grond van de verwachting dat het dragen de kans op ernstig, eigen letsel bij een ongeval verkleint.⁸ Die verwachting is juist: uit onderzoek blijkt dat het dragen van gordels inderdaad het risico op dodelijk letsel beduidend vermindert. De afgelopen jaren is niet alleen een uitgebreide publiciteitscampagne gevoerd maar is ook het toezicht op gordeldracht geïntensiveerd en het aantal uitgeschreven processen-verbaal fors toegenomen. Opvallend is echter dat verkeersdeelnemers dat laatste niet hebben opgemerkt: bijna zestig procent van de automobilisten acht nog steeds de kans klein tot zeer klein om te worden gecontroleerd op het dragen van een gordel.⁹ Het is dus vooral de factor dwang der omstandigheden, in het bijzonder de voorlichting, die in dit geval de doorslag heeft gegeven.

Voordat wij ons richten op drie specifieke vormen van verkeersonveiligheid, eerst een blik op de algemene legitimiteit van de huidige verkeershandhaving: in hoeverre laten verkeersovertreders zich nog met succes aanspreken op hun gedrag? *De dwang der omstandigheden* blijft een krachtige factor, vooral in de vorm van het onderkennen van het gevaar van ernstig eigen letsel bij een ongeluk. Zoals gezegd heeft die factor de afgelopen jaren gezorgd dat vrijwel alle automobilisten autogordels zijn gaan dragen. Bekendheid met *de regels* lijkt nauwelijks meer een factor van belang. Wel ontbreekt frequent kennis van de snelheidslimieten op specifieke locaties.¹⁰ De regels met betrekking tot ernstige vormen van onveiligheid zijn algemeen bekend. Overtreders blijken de regels zelfs beter te kennen dan normconforme bestuurders. Met uitzondering van de snelheidslimieten op de autosnelwegen kunnen zij op brede instemming rekenen. Ook *het toezicht* is bij de meeste verkeersdeelnemers bekend en kan in de meeste gevallen rekenen op veel bijval: men vindt de controles meestal juist, maar heeft veelal geen hoge dunk van de pakkans.

Dat beeld van de geringe pakkans bij verkeerscontroles hoeft overigens niet

⁸ Van Thiel (2007), p. 74-79.

⁹ Van Thiel (2007), p. 25-31.

¹⁰ Goldenbeld (1993).

de daadwerkelijke inspanningen van de verkeershandhavers te reflecteren. Waarschijnlijk is het een uitloeiing van het algemene beeld van de Nederlandse politie en haar optreden, zoals dat ook naar voren komt uit de Politiemonitor Bevolking, de tweejaarlijkse enquête naar de perceptie van de politie: een goedwillende maar weinig effectieve organisatie. Mensen menen beduidend vaker dat de politie haar best doet (63 procent van de bevolking) dan dat zij zaken efficiënt aanpakt (40 procent) en contact heeft met de bevolking (26 procent).¹¹

Nu dan drie vormen van verkeersonveiligheid. Allereerst *overschrijding van snelheidslimieten*. Vooral op provinciale wegen en op wegen binnen de bebouwde kom vergroot dit gedrag de verkeersonveiligheid. Deze overtredingen vinden plaats ondanks de grote steun onder de verkeersdeelnemers voor de limieten en voor het toezicht. Er is slechts één uitzondering: tweederde van de automobilisten verklaart op snelwegen soms of vaak te hard te rijden en maakt ook bezwaar tegen deze limieten.¹²

Er lijkt sprake van twee problemen die elk een aparte aanpak vergen. Allereerst de notoire snelheidsovertreders op snelwegen en provinciale wegen. Grofweg betreft het jonge mannen onder de 35 jaar die hun leaseauto relatief frequent voor hun werk gebruiken, pas kort een rijbewijs bezitten en relatief vaak boetes krijgen opgelegd. Zij hebben weet van de regels en het toezicht maar miskennen de risico's.¹³ Opsporing met behulp van videowagens lijkt de meest gepaste vorm om tegen hen op te treden. Met het tonen van videobeelden van het eigen rijgedrag worden zij op hun zwakke plek geraakt: het miskennen van het gevaar van de hoge snelheid.

Ten tweede de snelheidsovertreders binnen de bebouwde kom. Deze groep is groter en diffuser dan de eerste groep en draagt ook meer bij aan de verkeersonveiligheid. Statisch toezicht met radarstatieven en flitspalen is onontbeerlijk om de pakkans te vergroten, maar draagt weinig bij aan gedragsverandering: zij vinden het terecht dat zij worden beboet. Gerichtte voorlichting over de risico's van hun gedrag op deze specifieke wegen, bijvoorbeeld door het meezenden van gericht voorlichtingsmateriaal met de justitiële acceptgirokaarten, kan hen over de streep trekken.

De tweede vorm van onveiligheid wordt tweegebracht door de kleine groep dronken bestuurders. Het betreft veelal mannen tussen de 35 en 49 jaar die in de late nacht van vrijdag op zaterdag beneveld achter het stuur kruipen.¹⁴ Rijden onder invloed kan rekenen op forse afkeuring. Een meerderheid (57 en 56 procent) van de automobilisten steunt bovendien verscherpt toezicht en zwaardere

11 Politiemonitor bevolking 2005.

12 Van Thiel, (2007), p. 15-24.

13 Van Thiel (2007), p. 74-79.

14 SWOV, Factsheet: Rijden onder invloed van alcohol en drugs.

sancties. Dat doen ook zij die af en toe beneveld achter het stuur zitten.¹⁵ Dat laatste maakt duidelijk dat van verscherping van de normen en verzwarening van de sancties in dit geval weinig valt te verwachten.¹⁶ Uitbreiding van het aantal controles en vooral een meer gerichte en meer flexibele inzet bieden misschien soelaas. Alcoholcontroles zijn en blijven echter arbeidsintensief. Effectiever is het appelleren aan het motief dwang der omstandigheden, zoals bijvoorbeeld de BOB-campagne doet.

Met *het rijden door rood licht*, de derde vorm van verkeersonveiligheid, is het anders gesteld. Hoewel bijna alle automobilisten (98 procent) vinden dat je niet door rood licht behoort te rijden en dat dit ook gevaarlijk is, doet ruim de helft (52 procent) dit toch wel eens.¹⁷ In dit geval biedt vooral het appelleren aan de regels soelaas en is het dus zaak dat de handhavers interveniëren ten gunste van de publieke normen. Uitbreiding van het aantal zichtbare detectiecamera's en van het aantal controles met staande houding kan de grote groep weifelaars naar de goede kant van de streep trekken.

Gebrek aan tijd verhindert mij dieper in te gaan op andere vormen van verkeersonveilig gedrag zoals het niet dragen van de helm of het niet handsfree telefoneren. De vraag is nu welke organisatorische vorm het meest geschikt is om de handhavers gepast te laten reageren op deze specifieke vormen van onveiligheid. Grofweg gezegd kan dat op drie manieren. Allereerst als deel van het reguliere politiewerk. Veel korpsen beschikken nog over een ongevallendienst; enkele korpsen over een daarmee verbonden kleine verkeersdienst. Het leeuwendeel van het politieke verkeerswerk wordt verricht door de *basispolitiezorg*. Gemeten naar het aantal opgemaakte processen-verbaal neemt de omvang echter nog steeds af. Het geniet daar echter geen prioriteit. Vaak zijn incidenten, zoals klachten van bewoners, de aanleiding voor kortstondig optreden en trekken spoedig andere kwesties de aandacht weg. Bestrijding van verkeersoverlast is alleszins gerechtvaardigd, laat dat duidelijk zijn, maar aan vermindering van de verkeersonveiligheid draagt de BPZ weinig bij.

Voorts bestaan er sinds een jaar of zes in alle politieregio's door het BVOM gefinancierde *verkeershandhavingsteams*. De teams krijgen targets opgelegd, in de vorm van aantal uren toezicht op een vijftal verkeersdelicten en van aantal processen-verbaal en worden in beginsel voor het behalen van die targets beloond. Hoewel er regionaal enige variatie is in de personele samenstelling, functioneren de teams uniform. Dat functioneren tendeeft naar inflexibiliteit, het optreden tegenover overtreders neigt naar rigiditeit. Voor hen geldt: fout is fout. Het risico dat een VHT zijn kerntaak uit het oog verliest, is gering. Het risico

15 Van Thiel (2007), p. 39-45.

16 Van Thiel (2007), p. 74-79.

17 Van Thiel (2007), p. 32-38.

dat teamleden hun motivatie verliezen, is echter wel groot. Niettemin hebben de teams de handavingsdruk op de vijf delicten aanmerkelijk vergroot. Tenslotte kan ook een *probleemgerichte aanpak* worden onderscheiden. Van tijd tot tijd bedienen regiokorpsen zich van een dergelijke aanpak. Meer structureel vindt het sinds enkele jaren plaats in het Team Subjectieve Veiligheid van de regiopolitie IJsselland, een team dat naar aanleiding van klachten van bewoners projectmatig optreedt in woonwijken, in 30-kilometergebieden of 60-kilometerzones. Elk project start met een onderzoek in hoeverre de klachten gegrond zijn. Als dat het geval is, wordt onder de bewoners een enquête gehouden, om te achterhalen of de klacht als een gemeenschappelijk probleem wordt ervaren. Is dat het geval, dan komt het team in actie. Overtreders worden eerst gewaarschuwd. Daarna wordt er streng opgetreden. Na sluiting van het project keert het team nog af en toe terug om zo mogelijk de gedragsverandering te bestendigen. Ik hoop dat u mij tot zover hebt kunnen volgen en kom nu tot mijn conclusie. Zoals gezegd, kunnen snelheidsovertredingen buiten de bebouwde kom het best op de huidige inflexibele, prestatiegerichte wijze worden aangepakt. Voor de kleine groep extreme hardrijders is opsporing met videowagens een gepast antwoord. Een inflexibele aanpak lijkt ook het meest geschikt om het hoge niveau van gordeldracht te consolideren. Bij het toezicht op snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom en op roodlichtnegatie en drankgebruik kan echter een flexibele, probleemgerichte aanpak meer resultaat afwerpen dan het huidige optreden.

De komst van de VHT's zo'n zes jaar geleden heeft de verkeershandhaving aanmerkelijk versterkt. Wie het verkeerstoezicht verder wil verbeteren, dient bovenal het kind niet met het badwater weg te gooien. Onder de huidige omstandigheden valt van de BPZ weinig te verwachten. De verkeershandhavingsteams doen het goed, maar danken hun succes aan hun gebrek aan flexibiliteit. Voor een probleemgerichte aanpak is het zaak om het lokale bestuur en de reguliere politie sterker bij de verkeershandhaving te betrekken, maar dit mag niet ten koste gaan van de focus op verkeersveiligheid en de prestatiedruk. Enerzijds dienen daarom de prestatieconvenanten van de VHT's met het BVOM te worden gehandhaafd, anderzijds dient de teamleiding ruimte te krijgen om binnen een vast kader een eigen aanpak te ontwerpen en daarmee tegemoet te komen aan de belangen van het lokale bestuur.

Mij lijkt dat dit te bereiken valt met het aanbrengen van een scheiding binnen de VHT's. Een deel zou in grote lijnen de huidige aanpak moeten voortzetten. Het zou prestatiegericht moeten blijven werken, gebonden zijn aan langlopende convenanten met het BVOM en zou zich moeten richten op de naleving van de snelheidslimieten buiten de bebouwde kom en op de gordeldracht. Een ander deel zou probleemgericht moeten gaan werken, gebonden zijn aan flexibele convenanten en zich dienen te richten op de naleving van snelheidslimieten binnen de bebouwde kom en op het verbod van roodlichtnegatie en het gebruik

van alcohol. Dit deel zou moeten samenwerken met de BPZ en zou redelijk intensief verantwoording moeten afleggen aan het bevoegde gezag. Het forum waaraan de teamleider over het optreden van dat laatste deel verantwoording zou moeten afleggen, zou kunnen bestaan uit de verantwoordelijke officier van Justitie, een lid van de korpsleiding en een vertegenwoordiger van het lokale bestuur, kortom een subdriehoek van de reguliere regionale driehoek. Het is met deze suggestie dat ik mijn betoog wil afsluiten.

Bronnen:

Internet: SWOV kennisbank

Factsheet: Rijden onder invloed van alcohol en drugs

Factsheet: Autogordels en kindersitjes

Factsheet: De relatie tussen snelheid en ongevallen

Factsheet: Politietoezicht en rijsnelheid

Literatuur

Goldenbeld, Ch., *Meningen, voorkeuren en verkeersgedrag van Nederlandse automobilisten*. Leidschendam: SWOV, 2003.

Goldenbeld, Ch., Bijleveld, F.D., De Craen, S. & Bos, N. *Effectiviteit van snelheidscontroles in Fryslân; Effecten op snelheidsovertredingen en ongevallen op 80 en 100 km/uur-wegen in de periode 1998-2002*. Leidschendam: SWOV, 2004.

Goldenbeld, Ch., *Weggebruikers en het herziene RVV*. SWOV Leidschendam 1993.
M. Koomen, R. de Jong, *Effectmeting regioplannen 2004*. Amsterdam TNS NIPO 2004.

Mathijssen M.P.M., & de Craen, S. *Evaluatie van de regionale verkeershandavingsplannen*. Leidschendam SWOV, 2004.

N. Plasmans, D. Tuinenburg, *Eindevaluatie pilot subjectieve verkeersonveiligheid regio IJsselland*. BVOM 2006.

Politie monitor bevolking 2005, Landelijke rapportage. Hilversum 2005

M. Popkema, 'Welke aanknopingspunten zijn er om de kwaliteit van de (planmatige) verkeershandhaving te verbeteren?' in: *T dschrift voor de politie* (2005), afl. 5, pag. 8-12

SWOV, *De top bedwongen. Balans van verkeersonveiligheid in Nederland 1950-2005*. Leidschendam 2007.

Thiel, L. van, *Effectmeting regioplannen 2006*. Amsterdam: TNS NIPO 2007.

T.R. Tyler, 'Enhancing police legitimacy' in: *Annals AAPSS*, 593, p. 84-99.

WRR, *Waarden, normen en de last van gedrag*. Amsterdam, Amsterdam University Press, 2003.