

# Handhaving van verkeersregels in Nederland

*Inventarisatie van handhavingsmethodieken. Ervaringen in Nederland*

R-93-66

Dr. Ch. Goldenbeld

Leidschendam, 1993

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV  
Postbus 170  
2260 AD Leidschendam  
Telefoon 070-3209323  
Telefax 070-3201261

## Samenvatting

In dit rapport staat de vraag centraal welke handhavingsmethodieken door de Nederlandse politie met succes zijn ingezet, en welke voor- en nadelen er verbonden zijn aan de verschillende methodieken. Daartoe is een inventarisatie gemaakt van officiële en inofficiële rapporten over projecten, experimenten of ervaringen met het politietoezicht in Nederland.

In het rapport worden drie categorieën projecten beschreven: 1. De algemene toezichtcampagnes op het terrein van rijden onder invloed, snelheidsovertredingen of gordelgebruik, waarbij het politietoezicht één onderdeel is van de campagne. Het initiatief tot deze campagnes wordt vaak genomen door de ROV's of door breed opgezette projectgroepen. 2. De toezichtprojecten die door de politie zelf zijn uitgevoerd en geëvalueerd. 3. De typische onderzoekprojecten waarbij de methode, de intensiteit, de uitvoering en de locaties van het politietoezicht zoveel mogelijk worden afgestemd op de vereisten van het onderzoek.

In *Hoofdstuk 1* wordt aandacht besteed aan de ontwikkeling van het gerichte toezicht in Nederland, de theoretische ideeën omtrent de werking van het toezicht en de rol van de politie op het terrein van de verkeerszorg. Geconcludeerd werd dat regionalisering, deskundigheidsontwikkeling en een actieve oriëntatie op samenwerking met anderen de politie kansen biedt voor een verdere verbetering van de verkeershandhaving.

*Hoofdstuk 2* behandelt de resultaten van de projecten met toezicht op rijden onder invloed. De ervaringen met het toezicht op rijden onder invloed hebben geleid tot een model voor het toezicht waarvan de kern is dat automobilisten willekeurig worden staandegehouden op tijdstippen waarvan bekend is dat er veel wordt gereden onder invloed, en dat vervolgens bij alle staande gehouden automobilisten een blaastest wordt afgenomen. Verder bleek het van belang dat de controles een onvoorspelbaar karakter hebben, op wisselende locaties plaatsvinden, met de nodige publiciteit worden omgeven en dat de controles het gehele jaar plaatsvinden, zij het niet in alle maanden even intensief.

*Hoofdstuk 3* beschrijft de resultaten van het toezicht op snelheidsovertredingen. De algemene principes waarop het toezicht op rijsnelheden gebaseerd dient te zijn, zijn hetzelfde als die bij het toezicht op het alcoholgebruik: een vergroting van de subjectieve pakkans door middel van een intensivering van het toezicht en daarmee gepaard gaande publiciteit, en door middel van het maximaliseren van de onvoorspelbaarheid en de zichtbaarheid van de controles, en niet te vergeten continuïteit in het toezicht.

Voordat politietoezicht op rijsnelheden als maatregel wordt overwogen, zou eerst moeten worden nagegaan of de weg in kwestie het snelheidsge drag wel in voldoende mate afdwingt. Indien dat niet het geval is, is het verstandig eerst te denken aan infrastructurele maatregelen of aan een verandering in de snelheidslimiet als oplossing.

Wat betreft specifieke toezichtmethodieken zijn er goede ervaringen opgedaan met trajectcontrole en met geautomatiseerde toezichtsystemen op 80 km/uur-wegen.

*Hoofdstuk 4* geeft de resultaten over het toezicht op gordelgebruik weer. Twee gordelcampagnes in Friesland en Noord-Brabant geven aan dat de effecten van het toezicht op langere termijn (minstens een half jaar) zichtbaar kunnen blijven. Een verklaring hiervoor is dat een aantal automobilis-

ten die aanvankelijk de gordel hebben omgedaan vanwege de dwang van het toezicht, uiteindelijk de gordel blijven omdoen uit gewoonte. Belangrijke aanbevelingen zijn dat het toezicht op gordelgebruik over een langere periode moet worden gecontinueerd, met de nodige publiciteit moeten worden omgeven en dat in de eerste fase van het toezicht kan worden volstaan met waarschuwingen.

*Hoofdstuk 5* beschrijft een aantal projecten met toezicht op het gedrag van fietsers en bromfietzers. Bij alle projecten ging het om een geïntegreerde aanpak, waarbij het toezicht werd gecombineerd met voorlichting en educatie (vaak door de politie zelf), met reparaties aan of inspecties van het voertuig, met infrastructurele verbetering of met juridische maatregelen. In het uitgevoerde toezicht lag ook meestal een element van sportiviteit besloten. In plaats van een boete kon men bijvoorbeeld een reparatie aan het voertuig laten verrichten; de schooljeugd werd niet massaal door de politie gecontroleerd bij het verlaten van de school en tijdens sommige controles werd alleen gewaarschuwd en niet geverbaliseerd.

Enkele punten van aanbeveling zijn: 1. De onveiligheidsproblemen die worden veroorzaakt door het gedrag van specifieke groepen weggebruikers (bijv. grote groepen jeugdige fietsers, bromfietzskoeriers) verdienen een geïntegreerde aanpak, waarbij de politie zelf in sterke mate het voortouw kan nemen bij de oplossing van het probleem. 2. Belangrijk is dat de politie zich van te voren goed op het probleem oriënteert, en vooroverleg pleegt met andere relevante betrokkenen. Een deel van het probleem met het gevaarlijke rijgedrag van bromfietzskoeriers in Amsterdam had bijvoorbeeld te maken met de onverschilligheid van de directeuren van de betrokken bedrijven. Daarom werd besloten om ook deze directeuren eens aan te spreken en eventueel tot strafrechtelijke vervolging over te gaan. 3. De politie heeft via scholen potentiële toegang tot een zeer groot gedeelte van de jeugd. Het is zeker aan te raden dat de politie de nodige tijd stopt in deze meer informele contacten met de doelgroep. Gezien de onevenredig grote risico's van bromfietzers in het verkeer (vergeleken met andere weggebruikers) is aan te bevelen dat de politie structureel tijd en capaciteit inruimt voor dit probleem.

In *Hoofdstuk 6* wordt een balans opgemaakt wat betreft de mogelijkheden en de beperkingen van het toezicht op verkeersovertredingen. Welke type verkeersgedrag ook aan de orde is, het centrale principe voor een effectieve werking van het toezicht is de verhoging van de subjectief waargenomen kans op betrapping. Dit kan bereikt worden door:

- de nodige publiciteit rond het toezicht
- een sterke opvallendheid van controles
- een onvoorspelbaar patroon van controles
- controles op tijden en plaatsen waarop de kans groot is om overtreders daadwerkelijk te betrappen
- controles die moeilijk zijn te omzeilen
- het continueren van het toezicht (een lange adem is nodig).

Geconcludeerd is dat het tot nu toe uitgevoerde onderzoek nog onvoldoende indicaties geeft over het kosten/batenaspect van de verschillende handhavingsmethodieken. Afgesloten wordt met specifieke aanbevelingen over de voorbereiding (planning en organisatie) van een verkeerstoezichtproject, over de voorlichting die het verkeerstoezicht begeleidt en over het evalueren van de resultaten van het project.



# Summary

## Enforcement of traffic rules in the Netherlands

*An inventory of enforcement methods. Experience gained in the Netherlands*

The central question posed by this report is which enforcement methods have been successfully applied by the Dutch police, and what advantages and disadvantages are associated with these various methods. For this purpose, an inventory was made of official and unofficial reports concerning projects, experiments and experiences with police enforcement in the Netherlands. The report describes three project categories: 1. General enforcement campaigns in the field of driving under the influence, speeding offences or failure to use the seat belt, where police enforcement forms part of a campaign. The initiative for these campaigns is often taken by the Regional Organisations for Road Safety (ROVs) or by broadly based project groups. 2. Enforcement projects performed and evaluated by the police themselves. 3. Typical research projects where the method, intensity, realisation and locations of police enforcement are geared where possible to the requirements of the study.

In *Chapter 1*, attention is devoted to the development of directed enforcement in the Netherlands, the theoretical notions concerning the effect of enforcement and the role of the police in the field of traffic enforcement. It was concluded that the process of regionalisation, development of expertise and active orientation toward cooperation with others allows the police the opportunity to further improve enforcement of traffic regulations. *Chapter 2* deals with the results of the project aimed at controlling driving under the influence. The experiences gained with enforcement with respect to driving under the influence have led to a model for enforcement, based on the principle that motorists are stopped at random at times where it is known that many people are driving under the influence, and that all those motorists stopped are then subjected to a breath test. It also appeared important that the controls are unpredictable in character, are held at varying locations, are associated with the necessary publicity and that controls are held throughout the year, albeit not at equal intensities every month. *Chapter 3* describes the results of enforcement on speeding offences. The general principles on which enforcement of the maximum driving speed are based are the same as those applicable to enforcement of alcohol consumption: enhancing the subjective risk of being caught by means of intensifying enforcement and stepping up the associated publicity, and by maximising the unpredictability and visibility of police controls, and not to forget continuity in enforcement. Before police enforcement of driving speeds can be considered as a suitable measure to implement, it should first be examined whether the road itself sufficiently stimulates the desired speeding behaviour. If not, it would be advisable to first consider infrastructural measures or a change in the speed limit. With respect to specific enforcement methods, good experiences have been gained with control over a particular stretch of road and with automated enforcement systems on 80 km/hr roads.

*Chapter 4* offers the results on the enforcement of seat belt use. Two seat belt campaigns, held in the provinces of Friesland and Noord Brabant,

indicated that the effect of enforcement can remain apparent in the longer term (at least six months). One explanation for this is that a number of drivers who initially wore their belt in response to the pressure of enforcement, ultimately continued to wear the seat belt from force of habit. Important recommendations were that enforcement of seat belt use should be continued over a longer period, accompanied by the necessary publicity and, in the first phase of enforcement, warnings should suffice to get the message across.

*Chapter 5* describes a number of projects which enforce the correct driving behaviour of cyclists and moped riders. For all projects, an integrated problem-solving approach was adopted, where enforcement was combined with information campaigns and education (often by the police themselves), with repairs to, or inspection of, the vehicle, with infrastructural improvement or with legal measures. The enforcement performed was generally associated with an element of sportsmanship. Instead of a fine, one could for example have a repair carried out on the vehicle. School age children were not checked en masse by the police when leaving school and, during some controls, only warnings were given, while fines were not issued. Some points of recommendation included: 1. The road hazard problems caused by the behaviour of specific groups of road users (e.g. large groups of young cyclists, moped couriers) require an integrated approach, where the police themselves take the lead in solving the problem to a great extent. 2. It is important that the police are well informed about the problem in advance, and conduct prior consultation with other relevant participants. For example, part of the problem causing the hazardous driving behaviour of moped couriers in Amsterdam was related to the indifferent and irresponsible attitude of the company directors involved. It was therefore decided to speak to these directors also and, if necessary, to proceed with legal prosecutions. 3. The police has potential access to an extremely large section of the youthful population via the schools. It is certainly advisable that the police invest the necessary time in these more informal contacts with the target group. In view of the disproportionately large risk which moped riders are exposed to in traffic (in comparison to other road users), it is recommended that the police devote considerable time and capacity to this problem.

In *Chapter 6*, the balance sheet is drawn up with respect to the possibilities and restrictions associated with the enforcement of traffic offences. Whatever type of behaviour in traffic may be at issue, the central principle for the effective operation of enforcement is that the road user experiences an enhanced subjective risk of being caught. This can be achieved by:

- surrounding the enforcement campaign with the necessary publicity
- the marked conspicuousness of controls
- unpredictable pattern of controls
- controls at times and locations when the probability of in fact catching offenders is great
- controls that are difficult to avoid
- ongoing enforcement (requiring perseverance)

The report concludes that study conducted to date still offers insufficient indications about the cost/benefit aspects of the various enforcement methods. Finally, *Chapter 6* concludes with specific recommendations about the preparation (planning and organisation) of traffic enforcement projects, about information campaigns accompanying traffic enforcement and about evaluating the results of a project.

# Inhoud

## *Voorwoord*

1. *Inleiding*
  - 1.1. De opzet van het rapport
  - 1.2. De ontwikkeling van gericht verkeerstoezicht
  - 1.3. Theoretische visies op handhaving
  - 1.4. De rol van de politie
  
2. *Toezicht op rijden onder invloed*
  - 2.1. Algemeen
  - 2.2. Perspectief en werkwijze van de politie
    - 2.2.1. Opvatting over het toezicht in 1984
    - 2.2.2. Onderzoek naar de werkwijze in 1984
    - 2.2.3. Oordelen over de Haagse methode
    - 2.2.4. Recent onderzoek
  - 2.3. Gewijzigd politietoezicht in Weert
  - 2.4. Gewijzigd politietoezicht in Den Haag
  - 2.5. De ROG-campagne in Groningen
  - 2.6. Experimenten met politietoezicht in de subregio Leiden
    - 2.6.1. Het eerste toezichtexperiment
    - 2.6.2. Geïntegreerd toezicht
  - 2.7. Evaluatie van campagnes in Noord-Brabant, Utrecht en Amsterdam
  - 2.8. Het drie-speerpuntenproject
  - 2.9. Een alcohol/verkeersproject in Drenthe
  - 2.10. Een successtory in Zwolle?
  - 2.11. De actie '1 op 4'
  - 2.12. Samenvatting en aanbevelingen
  
3. *Toezicht op snelheidsovertredingen*
  - 3.1. Algemeen
  - 3.2. Toezicht op 80 km/uur-wegen in Groningen
  - 3.3. Geautomatiseerd toezicht op 80 km/uur-wegen
  - 3.4. Het S2-project
  - 3.5. De N9-campagne
  - 3.6. Het drie-speerpuntenproject
  - 3.7. Toezicht op wegen binnen de bebouwde kom
  - 3.8. Toezicht op autosnelwegen
  - 3.9. Het project 'Friesestraatweg veilig'
  - 3.10. Snelheidscontroles als onderdeel van geïntegreerd toezicht
  - 3.11. Snelheidscampagne 1992 in Flevoland
  - 3.12. Overige projecten
  - 3.13. Samenvatting en aanbevelingen
  
4. *Toezicht op gordelgebruik*
  - 4.1. Algemeen
  - 4.2. De Friese autogordelcampagne
  - 4.3. De Gelderse autogordelcampagne
  - 4.4. De Noord-Brabantse autogordelcampagne 1988
  - 4.5. Het drie-speerpuntenproject

- 4.6. Gordelcontroles als onderdeel van geïntegreerd toezicht
- 4.7. Heel Friesland in de gordels!
- 4.8. Samenvatting en aanbevelingen
  
- 5. *Toezicht op overige overtredingen*
  - 5.1. Toezicht op het rijgedrag van jeugdige fietsers en bromfietsers
  - 5.2. Toezicht op het gebruik van bromfietshelmen
  - 5.3. Brom-snorfietsprojecten
    - 5.3.1. Het Amsterdamse brom- en snorfietsproject 1991-1993
    - 5.3.2. Het Deventerse brom- en snorfietsproject
    - 5.3.3. Het Enschedese brom- en snorfietsproject
  - 5.4. De actie 'Veilig op de fiets' in Amsterdam
    - 5.4.1. Algemeen
    - 5.4.2. Organisatie en motivatie
  - 5.5. Samenvatting en aanbevelingen
  
- 6. *Conclusies en aanbevelingen*
  - 6.1. Algemeen
  - 6.2. Het Nederlandse onderzoek: antwoorden en vragen
  - 6.3. De organisatie van het toezicht
  - 6.4. Algemeen aanbevelingen
    - 6.4.1. Aanbevelingen voor de voorbereidende fase (analyse en planning)
    - 6.4.2. Aanbevelingen over interne en externe voorlichting
    - 6.4.3. Aanbevelingen over de evaluatie van toezichtprojecten

#### *Literatuur*

## Voorwoord

In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat (projectbegeleiding ing. P. van Vliet) is een inventarisatie gemaakt van in Nederland beproefde methoden van politietoezicht op verkeer. Het voornaamste doel van de inventarisatie is het verkrijgen van inzicht in de voor- en nadelen van deze methoden. In dit rapport wordt verslag gedaan van deze inventarisatie.

Ten behoeve van de inventarisatie en de bespreking van de literatuur is een klankbordgroep ingesteld van ter zake kundige personen. In deze klankbordgroep hadden zitting: E.J.J.M. van Benthem, Directie Politie van het Ministerie van Binnenlandse Zaken, mr. drs. C. Cozijn, Ministerie van Justitie, C.F. Kuyten, Coördinerend Politiebestuur (later: Raad van Hoofdcommissarissen), mevr. mr. S.I.A. van Meerbeke, Directie Staats- en Strafrecht van het Ministerie van Justitie, drs. A. Molenaar, Directie Politie van het Ministerie van Justitie, drs. A. Lutjens, Hoofdafdeling Verkeersveiligheid van de Hoofddirectie van de Rijkswaterstaat, mr. M.N.J. Smit, Verkeerscommissie Openbaar Ministerie, ing. P. van Vliet, Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat, mr. P. Wesemann, SWOV en de heer drs. C. Wildervanck, secretaris ROV Groningen. Wij danken de leden van de klankbordgroep voor hun constructieve commentaar.

# 1. Inleiding

## 1.1. De opzet van het rapport

Volgens officiële politiestatistieken eist het verkeer in Nederland elk jaar ongeveer 50.000 à 60.000 gewonden. Rekenen we ook het aantal verkeersgewonden mee die buiten de officiële registraties vallen, dan komen we uit op een jaarlijks totaal van meer dan 300.000 gewonden (Harris, 1989). Dankzij de gezamenlijke inspanningen van overheid, politie en onderzoekers is de verkeersonveiligheid in Nederland steeds afgenomen. Die afname is echter geen vanzelfsprekende zaak, maar vereist een continue aandacht voor en bijstelling van alles wat met verkeer te maken heeft. Daarom is het verkeersbeleid de afgelopen jaren ook sterk in beweging. In het voorjaar 1991 verscheen het derde Meerjarenplan Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarin wordt de aanpak van de verkeersonveiligheid beschreven als een continu proces, waarin de preventie van ongevallen centraal staat. In datzelfde jaar werd ook - per 1 november - een nieuw Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens van kracht.

Van zeer recente datum is een publikatie van het Openbaar Ministerie van een leidraad voor de verkeershandhaving (OM, 1993). In deze publikatie worden de uitgangspunten voor de verkeershandhaving geschetst zoals die door de Vergadering van Procureurs-Generaal na overleg met de politie zijn vastgesteld. Onder verkeershandhaving kunnen we verstaan het voorkomen van overtredingen in het verkeer door het houden van preventief en repressief toezicht. Kortweg, handhaving is de zorg voor de naleving van de regels.

In het thans voor u liggende rapport staat de vraag centraal welke handhavingsmethodieken door de Nederlandse politie met succes zijn ingezet, en welke voor- en nadelen er verbonden zijn aan de verschillende methodieken. Om deze vraag te beantwoorden is een inventarisatie gemaakt van officiële en inofficiële rapporten over projecten, experimenten of ervaringen met het politietoezicht in Nederland.

De inventarisatie behelst zowel de officiële, openbare rapporten die afkomstig zijn van wetenschappelijke onderzoeksinstituten of -bureaus, als minder officiële rapporten die geschreven zijn voor intern gebruik van de politie of van ROV's. De inventarisatie van de officiële rapporten is vrijwel volledig te noemen; de inofficiële literatuur is dermate omvangrijk en tevens moeilijk traceren zodat de in dit verslag behandelde literatuur niet meer dan een selectie hiervan is.

Bij de bestudering van de rapporten is steeds naar de volgende informatie gezocht:

- de achtergronden van het project (insluitende probleemanalyse, doelstelling en betrokken partijen);
- de algemene opzet van het project (insluitende looptijd, fasering en onderdelen van het project);
- de opzet van het evaluatie-onderzoek (insluitende condities, fasering en instrumenten van het onderzoek);
- de specifieke opzet van het politietoezicht (insluitende methode, intensiteit, fasering en kosten van het toezicht);

- de resultaten van het project;
- de aanbevelingen voor verbetering van het project of het toezicht.

In een aantal bestudeerde rapporten ontbrak soms informatie over enige van de bovengenoemde aspecten. Noodzakelijkerwijze ontbreekt die informatie dan ook in onze beschrijving van het project. Er is overwogen om bij de beschrijving van elk project ook aan te geven welke informatie onvoldoende duidelijk of niet in het rapport terug te vinden was. Ten behoeve van de leesbaarheid van het rapport is hiervan echter afgezien.

In het voorgaande spraken we steeds over een project. Meer specifiek gaat het in dit rapport om drie categorieën projecten:

1. De algemene toezichtcampagnes op het terrein van rijden onder invloed, snelheidsovertredingen of gordelgebruik, waarbij het politietoezicht één onderdeel is van de campagne. Het initiatief tot deze campagnes wordt vaak genomen door de ROV's of door breed opgezette projectgroepen.
2. De toezichtprojecten die door de politie zelf zijn uitgevoerd en geëvalueerd.
3. De typische onderzoekprojecten waarbij de methode, de intensiteit, de uitvoering en de locaties van het politietoezicht zoveel mogelijk worden afgestemd op de vereisten van het onderzoek.

De inofficiële, 'grijze' literatuur betreft voornamelijk de rapporten uit categorie 2.

Het streven is in de eerste plaats elk project zo duidelijk en kort mogelijk te beschrijven. Daarnaast zal ook met een kritische blik gekeken worden naar de projecten. Twee algemene maatstaven zijn daarbij in het geding: een wetenschappelijke maatstaf en een operationele maatstaf. Bij de wetenschappelijke maatstaf gaat het in essentie erom met welke zekerheid kan worden geconcludeerd dat het project of het politietoezicht werkelijk enig effect heeft gehad op het verkeersgedrag in kwestie. Bij de operationele maatstaf gaat het veeleer om de vraag of de gevolgde werkwijze in de praktijk ook soepel, effectief, vlot en tegen geringe kosten is toe te passen.

Het spreekt voor zich dat het weinig zin heeft om de strenge wetenschappelijke maatstaf te hanteren bij het doornemen van rapporten uit categorie 2. De politie verzamelt meestal wel enkele gegevens die aanwijzingen leveren omtrent de effecten van het gevoerde toezicht. Maar een aanwijzing is natuurlijk geen strict wetenschappelijk bewijs.

Veel belangrijker dan de afzonderlijke beoordeling van elk project is de totaalindruk die ontstaat na een reeks van projecten. Met name in de samenvattingen na elk hoofdstuk zullen we proberen die totaalindruk weer te geven.

Het rapport is als volgt ingedeeld. Dit eerste hoofdstuk is bedoeld als algemene inleiding. Achtereenvolgens wordt in dit hoofdstuk aandacht besteed aan de ontwikkeling van het gerichte toezicht in Nederland, de ideeën omtrent de werking van het toezicht en de rol van de politie op het terrein van de verkeerszorg. In de hoofdstukken 2 t/m 5 worden de verschillende projecten beschreven.

De projecten die betrekking hebben op drie belangrijke speerpunten in het veiligheidbeleid worden in aparte hoofdstukken gepresenteerd. Hoofdstuk 2 behandelt de resultaten van toezicht op rijden onder invloed; Hoofdstuk 3 beschrijft de resultaten van het toezicht op snelheidsovertredingen;

Hoofdstuk 4 geeft de resultaten over het toezicht op gordelgebruik weer. De projecten die buiten het terrein van de genoemde speerpunten vallen, worden beschreven in het Hoofdstuk 5. De Hoofdstukken 2 t/m 4 komen in zoverre overeen dat deze gaan over het toezicht op automobilisten. In Hoofdstuk 5 wordt gesproken over politietoezicht op andere categorieën weggebruikers (o.a. jeugdige fietsers en bromfietsers, snorfietsers, volwassen fietsers, pizzakoeriers). Tenslotte sluiten we dit hoofdstuk af met een algemene bespreking.

Bij het zoeken van de literatuur werd gebruik gemaakt van het IRRD-bestand in de SWOV-bibliotheek. Tevens werd informatie over relevante onderzoeksrapporten opgevraagd bij de volgende instanties:

- het Coördinerend Politie Beraad, thans Raad van Hoofdcommissarissen
- het Ministerie van Justitie (WODC)
- het Ministerie van Binnenlandse Zaken
- het Ministerie van Justitie
- Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid
- Officier van Justitie te Groningen
- Adviesdienst Verkeer en Vervoer te Rotterdam
- het Documentatiecentrum van het Politie Verkeersinstituut te Apeldoorn.

## 1.2. De ontwikkeling van gericht verkeerstoezicht

Het Demonstratieproject Gericht Verkeerstoezicht (DPGVT) werd opgezet in een samenwerkingsverband tussen de CPVC en de Ministeries van Binnenlandse Zaken, Justitie en Verkeer en Waterstaat. Het doel van dit project was middels het uitvoeren van praktijkprojecten wetenschappelijk onderzoek te verrichten naar de wijze waarop gericht verkeerstoezicht een bijdrage kan leveren aan het terugdringen van verkeersgevaarlijk gedrag en daarmee de verkeersonveiligheid. De instituten SWOV, VSC en WODC, en de Dienst Verkeerskunde (thans geheten Adviesdienst Verkeer en Vervoer) waren betrokken bij het begeleiden en totstandkomen van diverse onderzoeken die binnen het project zijn uitgevoerd. Behalve naar het toezicht zelf is de aandacht in de projecten ook uitgegaan naar de effecten van een combinatie van politietoezicht en andere gedragsbeïnvloedende instrumenten zoals voorlichting.

In 1981 stelde de toenmalige Centrale Politie Verkeerscommissie (CPVC, thans Raad van Hoofdcommissarissen) een projectplan samen. Dit plan diende als uitgangspunt voor de binnen het demonstratieproject uit te voeren projecten. Gericht verkeerstoezicht wordt in dit plan omschreven als 'Verkeerstoezicht afgestemd naar tijd, plaats en aard der gedragingen op het verkeersongevallenbeeld - daarbij vooral rekening houdend met de dominante verkeersongevallenoorzaken -, op de doorstromingsbelemmerende overtredingen binnen de vastgestelde verkeersorde en op het milieu'. De algemene doelstelling van het DPGVT werd omschreven als: 'Het verkrijgen van inzicht in het effect van activiteiten - uitgevoerd in het kader van gericht verkeerstoezicht - op de verkeersveiligheid'. Uitgangspunt is om met gelijkblijvende personele en materiële inzet een rendementverbetering van het politietoezicht te bewerkstelligen door het toezicht te richten op voor de verkeersveiligheid relevante plaatsen, tijdstippen, gedragingen en verkeersdeelnemers.

Binnen het algemene kader van het demonstratieproject werd ruimte gelaten voor projecten met een verschillende aanpak. Bij sommige projecten



stond een delictgerichte aanpak centraal, bij andere projecten was de aanpak locatie- of trajectgericht. Tenslotte waren er ook projecten met een aanpak gericht op categorieën kwetsbare verkeersdeelnemers.

Eén van de eerste activiteiten in het kader van het DPGVT was een literatuurstudie naar de internationale ervaringen met politietoezicht (Gundy, 1983). Deze studie gaf een overzicht van de bestaande kennis over de werking van het politietoezicht en vormde een (voorlopige) wetenschappelijke basis voor het onderzoek en het beleid in het kader van het demonstratieproject.

In 1984 werd er begonnen met twee grote projecten op het terrein van gericht verkeerstoeyicht. Eén project betrof het toeyicht op het rijden onder invloed, een ander het toeyicht op het snelheidsgedrag op 80 km/uur-wegen. In beide projecten was sprake van een aantal opeenvolgende deelonderzoekingen.

Voor het project 'Gericht toeyicht op rijden onder invloed' werd in een vooronderzoek eerst nader aandacht besteed aan de opvattingen van politie-ambtenaren over het toeyicht houden op rijden onder invloed (Gundy & Verschuur, 1986a), aan de werkwijze en de feitelijke beslissingen van de politie bij het houden van alcoholcontroles (Gundy & Verschuur, 1986b), en aan de ervaringen van potentiële rijders onder invloed met politietoezicht (Tijssen, 1986). De kennis die was opgedaan met dit vooronderzoek, werd gebruikt om vorm te geven aan een experiment met gewijzigd toeyicht op rijden onder invloed in Den Haag (Verschuur, 1987).

Naast de in eigen land verkregen kennis waren ook ervaringen in het buitenland bepalend voor de opzet van het onderzoek met gericht verkeerstoeyicht op rijden onder invloed in Den Haag. Met name de ervaringen en kennis die waren opgedaan met de toepassing van het zgn. 'random breath testing' (willekeurig staande houden en iedereen laten blazen) in de Australische provincies Victoria en New South Wales waren zeer inspirerend.

Het project 'Gericht toeyicht op rijsnelheden op 80 km/uur-wegen' omvatte meerdere achtereenvolgende experimenten met politietoezicht op twee 80 km/uur-wegen binnen het Rijkspolitielistrict Groningen. De experimenten werden begeleid en geëvalueerd door het Verkeerskundig Studiecentrum te Haren. In de experimenten werden de effecten op rijsnelheden bestudeerd van verschillende toeyichtvormen, van verschillende intensiteiten van toeyicht, van toeyicht in combinatie met terugmeldingsborden en toeyicht in combinatie met voorlichtingsactiviteiten.

De resultaten van deze twee groot opgezette projecten zijn via verschillende artikelen en brochures kenbaar gemaakt aan politiekorpsen en -organisaties (o.a. de brochures 'Alcohol anders', 'Alcohol en verkeer', 'Snelheidsgedrag op 80 km/uur-wegen', 'Ken je limiet 80', 'Toeyicht op snelheid 80 km/uur-wegen').

Behalve de in 1984 uitgevoerde twee projecten gericht verkeerstoeyicht vond er in datzelfde jaar in Friesland een grootscheepse campagne plaats ter bevordering van het gordelgebruik van automobilisten. De campagne, die bestond uit een combinatie van politietoezicht en activiteiten op het terrein van voorlichting en publiciteit, werd door Gundy middels onder-

zoek geëvalueerd (Gundy, 1986). Dit evaluatieproject maakte officieel geen deel uit van het demonstratieproject, maar sluit daar wel naar geest en uitvoering goed bij aan. Uit het onderzoek werd duidelijk dat lange-termijneffecten van de combinatie van toezicht en voorlichting op het terrein van gordelgebruik goed bereikt konden worden. Daarmee zette de Friese autogordelcampagne en het onderzoek van Gundy een inspirerende standaard voor latere gordelcampagnes en bijbehorende evaluaties.

Een jaar later, in 1985, vond er in Hilversum een project gericht verkeers- toezicht plaats dat speciaal was gericht op jeugdige fietsers en bromfiet- sers (Bureau Goudappel Coffeng, 1986). Op grond van dit onderzoek werd ook een actiemodel ontwikkeld met aanbevelingen voor het opzetten van een toezichtactie voor jeugdige verkeersdeelnemers.

Mede op grond van de ervaringen van de genoemde projecten werd in het eerste Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991 een belangrijke rol toegekend aan gericht verkeerstoezicht. Over de effectiviteit van deze vorm van toezicht werd niet meer getwijfeld. In de latere Meerjarenplan- nen werden de onderwerpen alcohol, snelheid en gordels als speerpunten voor beleid en voor gericht toezicht naar voren geschoven. Het gerichte verkeerstoezicht is voor een belangrijk deel ook ontwikkeld op grond van initiatieven van de politie-organisatie.

Van der Vijver & Zeven (1991) concluderen dat de initiatieven tot gericht verkeerstoezicht binnen plaatselijke politie-organisaties na verloop van tijd vaak verwaterden. Een belangrijke reden daarvoor is ongetwijfeld de toe- genomen aandacht voor andere prioriteiten zoals de criminaliteitsbestrij- ding en de daarmee samenhangende reorganisatieperikelen. De vrees be- staat dat in de werkplannen voor de politie maar beperkte tijd en capaciteit zal worden ingeruimd voor verkeerstoezicht. De uiteindelijke keuze daar- bij is aan de korpsleiding.

Hoe het ook zij, er zal altijd sprake zijn van een beperkte capaciteit voor de verkeershandhaving. Dan is de vraag hoe het toezicht zo georganiseerd kan worden dat met een minimale inzet van middelen en mankracht toch nog effecten op de verkeersveiligheid bereikt kunnen worden. Een direct daarmee verbonden vraag is hoe bereikte veiligheidseffecten voor langere duur in stand gehouden kunnen worden via een minimaal onderhouds- niveau van toezicht. De vraag naar de efficiëntie of de doelmatigheid van het toezicht speelde ook al mee bij de eerste projecten in het kader van het demonstratieproject, maar bleef toen op de achtergrond. De hoofdvraag bij de projecten in het midden jaren tachtig was of er met gericht ver- keerstoezicht überhaupt belangrijke effecten op het gedrag van ver- keersdeelnemers kon worden gerealiseerd. 'Efficiency'-overwegingen kwamen slechts zijdelings ter sprake. In meer recent onderzoek (o.a. Mathijssen, 1992; Oei & Polak, 1992; De Waard e.a., 1992) ligt de nadruk sterk op het verhoging van de 'efficiency' van het toezicht. Mathijssen is bijvoorbeeld nagegaan of het combineren van verschillende vormen van toezicht een rendementsverbetering oplevert. Oei en Polak hebben bestu- deerd of het automatiseren van toezicht op rijnsnelheden mogelijkheden biedt voor een verbetering van het rendement. De Waard e.a. zijn nage- gaan of toezicht op snelheidsgedrag op autosnelwegen gevarieerd, en dan vooral verminderd, kan worden met behoud van een gelijkblijvend percen- tage limietovertreders.

Het gerichte verkeerstoezicht heeft zijn waarde zeker bewezen, maar het ziet het er niet naar uit dat de politie in de toekomst veel meer capaciteit

zal kunnen vrijmaken om dit toezicht in de praktijk te verwezenlijken. Het streven naar betere toezichtmethodieken of naar een betere organisatie van middelen, dient daarom te worden voortgezet. Een verstandige inzet van mensen op plaatsen en tijden, met daarbij de nodige aandacht voor het onderhoud van het toezicht op minimaal niveau, is cruciaal voor de effectiviteit van het toezicht.

### 1.3. Theoretische visies op handhaving

In deze paragraaf wordt ingegaan op de theoretische ideeën over de werking van politietoezicht. De termen 'toezicht' en 'handhaving' worden in deze paragraaf evenals in volgende paragrafen door elkaar gebruikt.

De kennis over de werking van het toezicht is geen vaststaand, absoluut gegeven, maar een flexibel geheel van argumenten en principes, waarin door verschillende personen verschillende accenten worden gelegd. In het verleden is sterk de nadruk gelegd op handhaving als een proces van afschrikking; meer recent wordt echter aan het begrip 'handhaving' een bredere inhoud gegeven. Handhaven is dan niet alleen puur afschrikken, maar ook beïnvloeden in meer algemene zin.

Centraal in de wetenschappelijke discussie over de effectiviteit van het politietoezicht staan de begrippen 'afschrikking', 'objectieve kans op betrapping' en de 'subjectieve kans op betrapping'.

Met 'afschrikking' wordt geduid op het proces waarbij verkeersdeelnemers door de waarneming van een strafdreiging voor een delict ervan worden weerhouden om het delict te begaan. Bij het begrip 'afschrikking' wordt veelal het onderscheid gemaakt tussen een (generaal) preventieve effect en een speciaal preventief effect. Het generaal preventieve effect duidt op het afschrikkingseffect op verkeersdeelnemers die zelf nog niet zijn gestraft voor een delict. Het speciaal preventieve effect duidt op het afschrikkingseffect op verkeersdeelnemers die wel zijn gestraft voor een delict. Vaak wordt ook simpelweg gesproken over 'preventie' versus 'repressie'. Preventie heeft dan betrekking op het voorkomen van overtredingen en repressie op het daadwerkelijk 'pakken' van de overtreders. In politiekringen wordt bij preventie vaak gedacht aan sterk opvallende politie-aanwezigheid en bij repressie aan onopvallende controles. Het eerdere onderscheid tussen generale preventie en speciale preventie maakt echter duidelijk dat het uiteindelijke doel van het toezicht altijd preventie van toekomstige overtredingen is, of anders gezegd, naleving van gedragsregels.

De 'subjectieve pakkans' heeft betrekking op de inschatting van de verkeersdeelnemer van de kans dat hij zal worden betrapt op een overtreding. De 'objectieve pakkans' betreft de feitelijke kans op betrapping. De subjectieve pakkans, eerder dan de objectieve pakkans, is bepalend voor het gedrag van de individuele verkeersdeelnemer. Hoe groter deze subjectief waargenomen kans, des te sterker de verkeersdeelnemer geneigd zal zijn de overtreding na te laten. Wil de subjectieve pakkans vergroot worden, dan zal in ieder geval het niveau van toezicht in zekere mate verhoogd moeten worden. De generaal preventieve effecten van politietoezicht zijn in het algemeen groter naarmate:

- de veronderstelde kans op betrapping groter is;
- de zekerheid van bestraffing groter is;
- de straf sneller wordt opgelegd.

Hoezeer ook het niveau van politietoezicht op een bepaalde vorm van verkeersgedrag wordt verhoogd, het zal altijd geruime tijd duren voordat een groot deel van de verkeersdeelnemers dat verhoogde toezicht aan den lijve heeft ondervonden. Daarom moet verhoging van het toezichtniveau altijd gepaard gaan met publieksvoorlichting daarover, zodat de subjectieve kans op betrapping even snel kan stijgen als de objectieve. Blijft de toename van de subjectieve kans achter bij die van de objectieve kans, dan zijn er geen snelle gedragsaanpassingen te verwachten. In dat geval zal het verhoogde toezichtniveau ook tijdelijk leiden tot veel grotere aantallen betrapte overtreeders, hetgeen de werklast voor politie en justitie sterk kan vergroten.

Zoals gezegd duurt het vaak enige tijd voordat een verandering in de intensiteit van het toezicht ook feitelijk doordringt tot de waarneming van het grote publiek. Het is mogelijk dat de publieke perceptie als het ware achterloopt bij de ware stand van zaken.

Theoretisch beschouwd kan de relatie tussen de intensiteit van het toezicht en de mate van preventie van overtredingen voorgesteld worden als een omgekeerde S-vorm.

Is het toezichtniveau in de startsituatie al zeer laag, dan is het mogelijk dat een verdubbeling of zelf verdriedubbeling van toezicht weinig of niets bijdraagt aan de preventie van het overtredend gedrag.

Koomstra (1993) meent op grond van nationaal en internationaal onderzoek op het terrein van toezicht op rijden onder invloed, dat we pas in het dalende lijn van de curve terecht komen bij het controleren van 1 op 12 rijbewijsbezitters.

Voortdurend politietoezicht op gewenst verkeersgedrag kan op den duur ertoe leiden dat verkeersdeelnemers zich het gedrag 'eigen' maken, zodat ze op den duur ook zonder de dreiging van het toezicht het gedrag vertonen. In dat geval is het gedrag tot gewoonte of tot zelfgekozen norm geworden. Met name op het terrein van het gordelgebruik zijn aanwijzingen gevonden voor dergelijke duurzame gedragsveranderingen, gebaseerd op gewoontevorming.

#### *Samengevat*

- De vergroting van de objectieve kans op betrapping moet van een zodanig niveau zijn dat er ook daadwerkelijk effecten van deze verhoging verwacht kunnen worden
- De vergroting van de objectieve kans op betrapping moet samengaan met een gelijktijdige vergroting van de subjectieve pakkans. De meest aangewezen middelen hiertoe zijn een sterke zichtbaarheid van controles en voorlichting
- Optimaal toezicht is met name gebaseerd op het generaal preventieve effect van het politietoezicht (het afschrikken van potentiële overtreeders, eerder dan op het speciaal preventieve effect (het afschrikken van feitelijk betrapte overtreeders).

#### *Accentverschillen*

Het bovengenoemde verhaal wordt door veel onderzoekers, beleidsmensen en politiefunctionarissen onderschreven. Het zou dus bij efficiënt toezicht voornamelijk gaan om de controle op het gedrag van verkeersdeelnemers via betrapping en bestraffing van overtredingen. Vanuit verschillende kanten wordt deze toch wat eenzijdige visie aangevuld met andere denkbeelden, of worden de accenten iets anders gelegd.

De Minister van Justitie Hirsch Ballin merkt het volgende op over de aanpak van de veel voorkomende (kleine) criminaliteit, waaronder ook verkeersovertredingen gerekend kunnen worden: 'Controle alleen is niet afdoende. Dan verzandt de rechtsstaat in een spel van kat en muis, in een systeem van pakkansen en calculaties. Geen enkel samenlevingsverband is daarop te baseren. Het versterken van het rechtsgevoel reken ik daarom tot een belangrijke taak van de overheid. Ook in die zin moeten de methoden waarmee wij de kleine criminaliteit bestrijden zoveel mogelijk bijdragen aan de geloofwaardigheid van de rechtsstaat.' (Hirsch Ballin, 1993, p. 22).

Hirsch Ballin merkt op dat de overheid, waaronder ook het politie-apparaat, in haar optreden meer moet appelleren aan de eigen verantwoordelijkheid van de burger. In iets andere bewoordingen komt Van der Vijver tot een soortgelijke conclusie: 'Het gaat erom de handhavingsactiviteiten zo op te zetten dat er een logisch en redelijk consistent geheel van beïnvloedingsmechanismen gaat ontstaan, gericht op het stimuleren van een besef van veiligheid jegens de medemens' (Van der Vijver, 1991, p. 118). Volgens Van der Vijver impliceert deze visie dat handhaving geen exclusieve taak meer is voor de politie. Verdere implicaties zijn dat de politie naast haar traditionele preventieve en repressieve toezichtactiviteiten ook initiërend moet fungeren, en ontwikkelingen die door anderen in gang worden gezet, moet ondersteunen.

In een brede visie betreft handhaven niet alleen het controleren van gedrag door betrappen en bestraffen, maar ook het beïnvloeden van gedrag in een gewenste richting doordat de politie in haar optreden weer gaat appelleren aan verantwoordelijkheidsgevoelens en rechtsgevoelens van mensen. Volgens deze visie kan de politie ook bijdragen aan de verkeersveiligheid door:

- zelf het goede voorbeeld te geven in het verkeer;
- het publiek meer te informeren over het politiebeleid ten aanzien van verkeer en over de achtergronden van verschillende acties;
- meer aandacht te besteden aan klachten of opmerkingen van weggebruikers;
- bij sommige acties meer het accent te leggen op de contacten met de verkeersdeelnemers waarbij overtuigen, waarschuwen, en betrokkenheid oproepen eerder dan betrappen en bestraffen het doel van het contact is;
- het ondersteunen van en meewerken aan acties van andere partijen;
- het traditionele controleren waarbij als vernieuwend element aan alternatieve straffen gedacht kan worden.

Belangrijk is dat de politie zich in haar contacten met de verkeersdeelnemers niet enkel manifesteert als de 'boeman' die bonnen en processenverbaal uitdeelt, maar ook als 'vriend' of 'raadgever' van de weggebruikers. Of er nu gesproken wordt in termen van de geloofwaardigheid van het politie-optreden of in termen van het appelleren aan het rechtsgevoel van de burger, de achterliggende gedachte is dat de politie in haar optreden naar de buitenwereld toe een duidelijke boodschap heeft naar het grote publiek die de mensen aan het denken zet. Kortom, in het recente denken over politietoezicht wordt ook aan het communicatieve aspect van het politie-optreden veel waarde gehecht.

De recente actie 'Veilig op de fiets in Amsterdam' is een voorbeeld van een actie waaraan een specifieke boodschap of idee ten grondslag lag. We laten nu even in het midden of deze boodschap in de uitvoering van de

actie ook goed is overgekomen.

De algemene principes waarop het toezicht zou moeten berusten (vergroting van de objectieve en de subjectieve pakkans en daarmee samenhangend voorlichting, het uitvoeren van onvoorspelbare en goed zichtbare controles volgens bepaalde intensiteitsschema's, duidelijke communicatie met het publiek) zijn bekend. Maar, of de politie ook enthousiast aan de slag gaat om deze principes in de praktijk uit te werken, hangt mede af van de rol die de politie zichzelf toekent op het terrein van de verkeershandhaving, al of niet gelegitimeerd door haar bevoegd gezag. Hierop wordt ingegaan in de volgende paragraaf.

#### 1.4. De rol van de politie

Welke rol vervult, of zou de politie moeten vervullen, op het terrein van verkeer? Over deze vraag is o.a. druk gediscussieerd door deskundige sprekers op een speciale themadag over de politiezorg, georganiseerd op 28 april 1993 door de Adviescommissie Verkeer van het CPB en het Politie Verkeersinstituut. In hetgeen volgt is het nodige ontleend aan de publikatie over deze dag (PVI/CPB, 1993) en aan de Leidraad voor de Verkeershandhaving (OM, 1993).

De politie dient uitvoering te geven aan beleid. De vraag naar de rol van de politie op het terrein van verkeer brengt ons meteen op het onderwerp van het verkeersbeleid. Een concreet doel van het regeringsbeleid, geformuleerd in het derde Meerjarenplan Verkeersveiligheid, is dat er in het jaar 2000 25% minder slachtoffers moeten zijn dan er in 1985 waren. Om dit te bereiken is er een speerpuntenbeleid opgezet waarin wordt betoogd dat een aantal verkeersproblemen extra aandacht behoeven, zoals rijden onder invloed, snelheidsovertredingen, het gebruik van beveiligingsmiddelen, gevaarlijke situaties.

Bij het speerpuntenbeleid gaat de voorkeur uit naar een integrale aanpak. Een geïntegreerde aanpak houdt in dat verschillende aspecten van een verkeersprobleem in ogenschouw worden genomen en dat een geheel van op elkaar afgestemde maatregelen (voorlichting, infrastructurele veranderingen, politietoezicht, educatie, regelgeving) wordt toegepast. Het achterliggende idee is dat een goed gecombineerde inzet van meer instrumenten een opbrengst oplevert die de 'som der der delen' overstijgt.

De handhaving in het verkeer moet dus niet beschouwd worden als een op zichzelf staande activiteit, maar als een onderdeel van bredere aanpak van een verkeersproblematiek. In de Leidraad voor de Verkeershandhaving wordt de werkwijze bij een geïntegreerde aanpak als volgt toegelicht. Er wordt begonnen met een probleemanalyse. Dit zou men kunnen doen door over een periode van enkele jaren aantal en type ongevallen per traject of per locatie te beschouwen. Op grond van een dergelijke analyse kan bepaald welke trajecten of locaties erg onveilig zijn. Vervolgens kan worden nagegaan of het ongevallenbeeld op deze trajecten en/of locaties wordt beïnvloed door het tijdstip van de dag, de dag van de week, de maand van het jaar, door klimatologische omstandigheden of door een bepaald verkeersgedrag. Daarna moet worden overwogen of een verandering in infrastructuur, een verandering in regime (gedragsregels) of een verandering in de voorlichting aan de weggebruiker de situatie veiliger zou kunnen maken. Indien de verkeersonveiligheid niet afdoende met bovenbedoelde maatregelen kan worden bestreden, komt handhaving door politie en OM aan bod in de vorm van een planmatige aanpak.

Een andere beleidslijn in het derde Meerjarenplan Verkeersveiligheid gaat uit van de gedachte van een duurzaam veilig verkeerssysteem. Een ongeval kan beschouwd worden als de uitkomst van een gehele keten van gebeurtenissen. Bij een duurzaam veilig verkeerssysteem gaat het erom dat het voor de verkeersdeelnemer bijna onmogelijk wordt gemaakt om tot een foute beslissing te komen, en dat de weinige fouten die nog wel worden gemaakt, niet tot ernstige gevolgen leiden. Het streven is zo vroeg mogelijk in de foutenketen in te grijpen en dus zo preventief mogelijk te werken. Binnen een duurzaam veilig verkeerssysteem wordt toezicht of handhaving beschouwd als sluitstuk van het beleid. Dit betekent dat er op de wat langere termijn wordt toegewerkt naar een vermindering van politie-inzet. Verbeteringen in de infrastructuur, in de rijopleiding en in de communicatie met de weggebruikers (elektronische hulpmiddelen) zullen op den duur moeten leiden tot een verbeterd verkeersgedrag en dus tot een verminderde noodzaak voor toezicht.

#### *Verkeerszorg: meer dan handhaving alleen*

Hamelynck (1993) wijst er terecht op dat, enigszins paradoxaal, de politie zelf hard moet meewerken om haar eigen inzet op het terrein van handhaving te verminderen. De politie ziet in de praktijk waar zaken bijna fout lopen en kent de situatie en de omstandigheden die niet in de VOR-registratie zijn verwerkt. De politie beschikt in principe over een schat aan informatie die relevant is voor het werken aan een duurzaam veilig verkeerssysteem. De politie zou belangrijke problemen in het verkeer moeten signaleren en ook kunnen adviseren over de mogelijke oplossingen voor deze problemen. De totale verkeerszorg door de politie omvat dus meer, of zou meer moeten omvatten, dan handhaving alleen.

Volgens Hamelynck is de signaal- en adviesfunctie van de politie richting wegbeheerders en beleidmakers nog onvoldoende benut. Het artikel 24 BABW biedt in ieder geval een wettelijke basis waarop de signaal- en adviesfunctie van de politie kan bijdragen tot het totstandkomen van verkeersbesluiten.

Op regionaal niveau zou de politie haar signaal- en adviesfunctie kunnen vervullen in het overleg met andere partners op het terrein van verkeer binnen de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid. De vraag is of de samenwerking tussen politie en andere verkeerspartners binnen de ROV's ook op een vruchtbare, effectieve manier verloopt.

Hamelynck (1993) constateert als verheugende ontwikkelingen dat plaatsvervangende korpschefs in toenemende mate zitting nemen in de ROV's, en dat als gevolg van de regionalisering van de politie het schaalniveau van politiekorpsen en dat van de ROV's vaak beter op elkaar aansluiten. Ook Van Selm (1991) verwacht dat de regionalisering van de politie gunstige gevolgen kan hebben voor de verkeerszorg. Hij merkt het volgende hierover op: '... over een groter gebied kunnen signalen worden opgevangen die dan ook weer gebiedsbreed kunnen worden vertaald in prioritering binnen de reguliere handhavingstaak op verkeersgebied. Eén en ander kan waarschijnlijk vooral effect sorteren indien binnen de regionale korpsen tevens (staf)afdelingen 'verkeer' worden opgenomen'.

#### *Het belang van samenwerking*

Een analyse van verkeersproblemen leidt veelal tot het inzicht dat een complex van factoren (omgevings-, voertuig-, mensfactoren) bijdraagt aan de problematiek. Daarom wordt vaak de aanbeveling gegeven voor een geïntegreerde aanpak van verkeersproblemen waarbij meerdere partijen

(politie, wegbeheerder, OM) met elkaar samen werken om het probleem op te lossen. Het streven naar een geïntegreerde aanpak van verkeersproblemen houdt concreet in dat de politie zich bewust moet oriënteren op samenwerking met andere partijen of partners in de regio.

Bij een probleemgestuurde aanpak moeten altijd de volgende stappen doorlopen worden:

1. Identificatie en positionering van het probleem.
2. Analyse van de belangrijke factoren (oorzaken).
3. Analyse van de onderlinge samenhang van oorzaken.
4. Inventarisatie van mogelijke instrumenten voor het beïnvloeden van de factoren.
5. Het aanwijzen van actoren die factoren kunnen beïnvloeden.
6. Het opzetten van samenwerking tussen deze actoren (initiatief nemen, draagvlak creëren, samen plannen maken, uitvoering deelplannen in onderlinge samenhang).

Er zal intensief overleg moeten plaatsvinden tussen politie, wegbeheerders en OM; en tussen al deze partijen en de verkeersopvoeders en -voorlichters. Het bestaande platform voor dergelijk overleg zijn de Regionale Organen Verkeersveiligheid. Leidt het overleg binnen de ROV's ook tot optimale resultaten? Enkele auteurs menen dat het beter kan. Mathijssen (1993) merkt op dat het overleg binnen de ROV's een te vrijblijvend karakter kan hebben. 'Maar de daadkracht van ROV's moet dan wel groter worden. Een voorwaarde daarvoor is, dat de leden van de ROV's als spreekbuis kunnen optreden voor de organisaties en instellingen die zij vertegenwoordigen. Zolang dat nog niet het geval is, kan er meestal slechts sprake zijn van een vrijblijvende gedachtenwisseling die in de daarvoor gewezen aangewezen organen niet tot de gewenste besluitvorming leidt'.

Ook Hamelynck (1993) meent dat de vrijblijvendheid in het overleg tussen de verschillende partners op het verkeersterrein moet worden teruggedrongen. Hij stelt een aantal kritische vragen. Hebben de partners op het terrein van verkeer aandacht voor elkaars mogelijkheden en onmogelijkheden, inzicht in elkaars beleid en begrip voor elkaars wensen en werkwijze? Ondersteunt men elkaar op terreinen als informatieuitwisseling, in de projectsfeer en in de zin van deskundigheidsbevordering? Wordt er actief gewerkt aan het terugdringen van de vrijblijvendheid tussen de partijen door het maken van concrete afspraken tussen wegbeheer, bestuur, politie en openbaar ministerie?

Kortom, de verkeersveiligheid is een probleem waarvan velen een sleutel tot een deel van de oplossing hebben. De politie is niet alleenverantwoordelijk voor de verkeersveiligheid, maar medeverantwoordelijk, te zamen met rijkswaterstaat, bestuurders, politici, vervoersorganisatie, VVN en de ANWB, en schoolbesturen.

#### *Het belang van deskundigheidsontwikkeling*

De verkeerszorg van de politie, inclusie van zowel handhaving als het signaleren van problemen en het adviseren daarover, is gebaat bij een goede deskundigheidsontwikkeling op het terrein van verkeer. Ook in de 'Leidraad voor de Verkeershandhaving' wordt gewezen op het belang van deskundigheidsontwikkeling van de politie op het terrein van verkeer. 'Elke sturing van het OM is echter gedoemd te mislukken, indien de benodigde ervaring en deskundigheid bij de politie ontbreekt. Bij de politie zal derhalve een organisatiestructuur aanwezig moeten zijn, die het moge-



lijk maakt dat GVP's in het kader van een geïntegreerde aanpak worden opgesteld en uitgevoerd' (OM, 1993).

Adequaat verkeersmanagement vraagt van de politie naast een constante investering in kennis, een benutting van beschikbare ervaring en een toepassing van die kennis op alle niveaus in het korps (Vergeer, 1993). De introductie van de verkeerscoördinator in de nieuwe politie-organisatie is een initiatief dat bedoeld is om het verkeersmanagement meer inhoud te geven. Van de verkeerscoördinator mag worden verwacht dat:

- hij voor en in het korps een spilfunctie in het verkeersnetwerk vervult;
- hij de samenhang tussen verschillende onderdelen van de verkeerstaak waarborgt;
- de adviezen sporen met het reeds geformuleerde beleid;
- gerichte ondersteuning wordt verleend aan elke korpsmedewerker zowel op beleids- als op operationeel niveau.

Regionalisering, deskundigheidsontwikkeling en een actieve oriëntatie op samenwerking met anderen bieden kansen voor een verbetering van de verkeershandhaving. Als het aankomt op het redden van mensenlevens en het voorkomen van letsels blijft de verkeerszorg een gebied waar nog te 'scoren' is. Het is aan de politie, samen met alle andere verantwoordelijke partijen, om de kansen die er zijn voor verbetering van deze zorg, optimaal te benutten.

## 2. Toezicht op rijden onder invloed

### 2.1. Algemeen

Alcohol wordt, na het drinken ervan, via het maag-darmkanaal in het bloed opgenomen en daarna door het bloed door het lichaam verspreid. Omdat het via het bloed ook de hersenen bereikt, is het van invloed op het menselijk functioneren en dus ook op het rijgedrag. De concentratie alcohol in het bloed (bloedalcoholgehalte BAG) wordt uitgedrukt in milligram alcohol per milliliter bloed of wel promille ‰. Veilig Verkeer Nederland (1984) vermeldt de volgende effecten van het bloedalcoholgehalte op de rijprestatie:

- Bij 0,2 promille: Het waarnemingsvermogen voor bewegende lichamen verslechtert; 's nacht kan de afstand tot een tegenligger niet goed meer geschat worden.
- Bij 0,3 promille: Het vermogen om afstand te schatten wordt minder.
- Bij 0,5 promille: Objecten lijken verder weg te liggen dan in werkelijkheid. De gevoeligheid voor rood licht wordt minder en de reactiesnelheid wordt minder.
- Bij 1,0 promille: Waarneming, schatting van diepte en concentratievermogen lopen tot de helft terug.
- Bij 1,3 promille: Zelfkritiek en beoordelingsvermogen zijn geheel verdwenen.

Deze lijst van effecten overziend, hoeft het geen verbazing te wekken dat er een duidelijke samenhang is aangetoond tussen het gebruik van alcohol en de ongevallenkans in het verkeer. Al vanaf een bloedalcoholgehalte (afgekort BAG) van 0,2 promille begint de kans op een ongeval enigszins toe te nemen. Bij een BAG van 0,5 promille is die kans ongeveer twee keer zo groot als bij geen alcoholgebruik, bij 1,0 promille ongeveer vier keer zo groot, bij 1,3 promille zes keer zo groot en bij 1,8 promille liefst zeventien keer.

Sommige onderzoekers gebruikten ook de oorspronkelijk Engelse term BAC (blood alcohol content; in het Nederlands uitgelegd als bloedalcoholconcentratie) in plaats van de hier meer algemeen gehanteerde term BAG. In dit hoofdstuk gebruiken we consequent de term BAG. Op een aantal plaatsen spreken we ook over een strafbaar BAG om daarmee de overtreders van de wettelijke limiet aan te duiden. Omdat de feitelijke bewijsvoering van de overtreding in het algemeen wordt geleverd door het AAG (ademalcoholgehalte), zou het misschien wat preciezer zijn om te spreken van een strafbaar AAG of een strafbaar BAG/AAG. Ten behoeve van de eenvoud van taalgebruik spreken we in dit hoofdstuk voornamelijk in termen van BAG en strafbaar BAG.

Op grond van herhaald landelijk onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten is een beeld verkregen van de ontwikkeling in het rijden onder invloed over de tijd (o.a. Mathijssen, 1992d, 1993). Vanaf midden jaren tachtig is er een daling opgetreden van het alcoholgebruik in het verkeer. In 1991 bleek het aandeel automobilisten met een BAG  $\geq$  0,5 promille - de wettelijke grens - gehalveerd ten opzichte van dat aandeel in 1989. Het aandeel overtreders van de wettelijke limiet is tussen 1991 en

1992 vrijwel niet veranderd: 3,9% in 1991 en 4,0% in 1992. In het najaar 1992 werden de hoogste percentages overtreders aangetroffen bij:

- mannen tussen de 35 en 50 jaar
- in gemeenten met meer dan 50.000 inwoners
- in de provincies Zuid- en Noord-Holland
- na middernacht.

Verder is gebleken uit het landelijke onderzoek dat er specifieke perioden in de week zijn met een groot aandeel van alcoholongevallen. Tijdens de vrijdag- en zaterdagavond gebeurt bijna een kwart van alle alcoholongevallen. Overige perioden met verhoudingsgewijs veel alcoholongevallen zijn: de zondagmiddag, -avond en -nacht, de vrijdag- en zaterdagmiddag, en -avond, en de donderdagnacht.

Een opvallend gegeven is dat de afname van het aantal rijders onder invloed in de periode 1985-1992 niet gepaard is gegaan met een evenredige afname in het geregistreerde aantal slachtoffers (doden en gewonden) van ongevallen waarbij bij één van de betrokken bestuurders alcoholgebruik is geconstateerd. Het aantal rijders onder invloed is merkbaar afgenomen, maar merkwaardigerwijze niet het aantal verkeersslachtoffers ten gevolge van een ongeval waarbij alcoholgebruik is vastgesteld. Mathijssen (1992) meent dat deze discrepantie op drie manieren verklaard zou kunnen worden.

Een *eerste* verklaring zou kunnen zijn dat het aandeel lichte overtreders van de wettelijke limiet is afgenomen, maar het aandeel zwaardere overtreders juist is toegenomen. Met andere woorden: het totale aantal rijders onder invloed daalt, maar het aantal hoge alcoholpromillages blijft gelijk met als gevolg dat ook het aantal alcoholongevallen gelijk blijft.

Een *tweede* verklaring is dat het alcoholgebruik bij ongevallen door de politie steeds beter geregistreerd wordt. Volgens deze verklaring zou er dus sprake kunnen zijn van een feitelijke daling van het aantal alcoholongevallen zonder dat die daling ook in de statistieken naar voren komt, omdat de registratie van de alcoholongevallen steeds vollediger wordt.

Het landelijk onderzoek naar het alcoholgebruik onder automobilisten is gebaseerd op metingen van het alcoholgebruik tijdens weekendnachten. Volgens een *derde* verklaring zouden deze metingen geen volledig beeld geven van de ontwikkeling van het rijden onder invloed bij alle verkeersdeelnemers (dus niet alleen automobilisten!), in alle perioden van het jaar, op alle dagen van de week.

De afname van het aandeel automobilisten dat rijdt onder invloed, is voor een deel toe te schrijven aan de verbetering van het politietoezicht op het alcoholgebruik in het verkeer. In de jaren tachtig kwamen diverse nieuwe instrumenten beschikbaar voor een efficiënter en effectiever politietoezicht op alcoholgebruik in het verkeer. Het belangrijkste nieuwe instrument was de sinds 1 oktober 1987 bestaande mogelijkheid om voor de bewijsvoering gebruik te maken van ademanalyse in plaats van de omslachtige bloedproef. Met ademanalyse-apparatuur wordt dan de uitgeademde lucht geanalyseerd op de aanwezigheid van alcohol. De wettelijke limiet is gesteld op 220 microgram alcohol per liter uitgeademde lucht als equivalent van 0,5 milligram alcohol per milliliter bloed. Het bloedalcoholgehalte (BAG) en ademalcoholgehalte (AAG) staan in een directe relatie tot elkaar (zie Bijlage 1).

Andere meer of minder nieuwe instrumenten waren:

- Elektronische apparatuur voor de bepaling van het AAG van verdachten op straat als voorselectie voor de ademanalyse op het bureau (zgn. selectie-apparatuur); deze apparatuur is nauwkeuriger en betrouwbaarder dan de

voorheen gebruikte blaaspijpjes (die overigens ook nu nog toegelaten zijn en - zij het op beperkte schaal - ook gebruikt worden).

- Een ruimer gebruik van de wettelijke bevoegdheid om het rijbewijs in te vorderen.
- De mogelijkheid van de politie om specifieke categorieën overtreeders gemandateerde OM-transacties aan te bieden; volgens richtlijnen van het OM van 7-12-1988 zijn gemandateerde OM-transacties mogelijk voor overtreeders in de eerste schijf (d.w.z. schijf 1: AAG 235-250, resp. BAG 0,54-0,80).

In Nederland is onderzoek gedaan naar de effecten van politietoezicht op rijden onder invloed door Verschuur (1987, 1991), Söder & De Bruin (1988), Barendregt & Mathijssen (1991), Modde & Fokkema (1990), en door Mathijssen (1990, 1991a, 1991b, 1992a, 1992b, 1992, 1992d, 1992e). Daarnaast is er ook onderzoek gedaan naar de werkwijze van de politie bij het controleren op alcoholgebruik in het verkeer (Gundy & Verschuur, 1986a, 1986b; Goldenbeld (1993) en naar de mening van automobilisten over rijden onder invloed en over politietoezicht daarop (Tijssen, 1986; Söder, 1989).

## 2.2. Perspectief en werkwijze van de politie

Verschillende onderzoekers (o.a. Gundy, 1986; Mathijssen, 1992b) hebben opgemerkt dat de motivatie van politiepersoneel om deel te nemen aan toezichtacties of om deze acties nauwkeurig volgens te voeren gegeven instructies uit te voeren, niet altijd optimaal is. Een geringe motivatie voor het verkeerstoezicht kan gemakkelijk leiden tot een inefficiënt toezichthoudend gedrag met een onderbenutting van beschikbare middelen of menskracht. De politiemensen moeten in de praktijk vorm geven aan het toezicht; als zij om welke reden dan ook, niet gemotiveerd zijn dit goed en scherp te doen, dan helpen mooi uitgedachte plannen ook weinig. Voor een verbetering van het politietoezicht is dus ook van belang te weten welke factoren van invloed zijn op de motivatie van politiemensen. Wat betreft toezicht op rijden onder invloed is er ook onderzoek gedaan naar de opvattingen en motivatie van het politiepersoneel, en naar het feitelijk gedrag en beslissingen tijdens alcoholcontroles (Gundy & Verschuur, 1986a, 1986b).

### 2.2.1. *Opvattingen over het toezicht in 1984*

#### *Opzet van het onderzoek*

Voor het onderzoek naar de opvattingen over toezicht op rijden onder invloed werden 838 schriftelijke enquêteformulieren verstuurd naar politieambtenaren. De geselecteerde respondenten waren politieambtenaren van de rangen brigadier, hoofdagent of agent, die belast waren met surveillancetaken of verkeerstaken op de weg. Bij de selectie werd gestreefd naar een verdeling van politiemensen over gemeenteklassen die overeenkwam met de verdeling van de Nederlandse bevolking. Als bijvoorbeeld 12% van de Nederlandse bevolking uit één van de drie grote gemeenten (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag) kwam, werd ook 12% van de politieambtenaren in deze gemeenten benaderd voor medewerking. Van de verstuurd formulieren werden er 704 terugontvangen; er werd dus een zeer hoge response van 84% bereikt.

### *Resultaten*

Een grote meerderheid van de ondervraagde politie-ambtenaren (82%) beschouwde rijden onder invloed als een zeer belangrijk of belangrijke oorzaak voor ongevallen in het verkeer. Gevraagd naar het mogelijke effect van meer aandacht voor het rijden onder invloed, antwoordde 20% dat men een zeer groot effect verwachtte en 44% een groot effect; 32% verwachtte een klein effect en 3,5% bijna geen effect. In de eerste plaats sneller en strenger straffen en in de tweede plaats meer toezicht werden aangegeven als maatregelen die een groot effect zouden hebben op het rijden onder invloed. Laten merken dat er gecontroleerd wordt, zoveel mogelijk controleren en vooral de pakkans vergroten werden genoemd als de meeste effectieve manieren om zowel de 'lichte' als de 'zware gevallen' ervan te weerhouden om met alcohol achter het stuur te stappen. De belangrijkste factoren die naar de mening van de politie-ambtenaren het toezicht op het rijden onder invloed beperkten, waren respectievelijk: te weinig personeel (62%), te veel tijd nodig voor afhandeling van art. 26-ers (56%) en problemen rond straftoemeting door de rechtbank (51%). De onderzoekers merken het volgende op over het tijdprobleem: 'Toezicht houden op art. 26-ers beschouwt men als een (zeer) belangrijke politietoets, maar er zijn veel meer (zeer) belangrijke politietaken, die alle gezien de beperkte beschikbare tijd moeten concurreren. Het afhandelen van opgespoorde art. 26-ers blijkt een tijdrovende zaak te zijn. Men keert zich vooral tegen de bloedproef (en pleit voor vervanging door ademanalyse-apparatuur<sup>1</sup>) en niet zozeer tegen de omvang en complexiteit van het verhoor en het proces-verbaal. Alternatieve toezichttactieken zoals aselechte blaastests of blaastests als standaardonderdeel van routinecontroles worden afgewezen o.a. op grond van het argument dat het te veel tijd kost' (Gundy & Verschuur, 1986a; blz. 6). De onderzoekers constateerden verder dat de volgens de politie te lichte straffen voor rijden onder invloed, de seponeringen van het Openbaar Ministerie, en de onvoldoende informatie over het beleid van het Openbaar Ministerie, een negatief effect hadden op de animo van de politie-ambtenaren.

Belemmeringen voor een effectief toezicht op rijden onder invloed die meer specifiek te maken hadden met opvattingen en motivatie van de politiemensen die de controles uitvoerden, waren volgens de onderzoekers de volgende:

- Een gebrek aan 'beloning' voor de inspanningen en aan informatie omtrent de effectiviteit van de inspanning.
- Een (te) hoge mate van zelfvertrouwen in hun eigen kennis en vaardigheden wat betreft het toezicht houden op het rijden onder invloed, hetgeen tot uiting komt in een verschillende behandeling van automobilisten die waarschijnlijk gedronken hebben.
- Tegenstrijdigheden tussen het doel dat de politie voor ogen heeft en de wijze waarop ze dat doel het liefst wil bereiken (d.w.z. zonder speciale alcoholacties, aselechte blaastests).

### *2.2.2. Onderzoek naar de werkwijze in 1984*

In het kader van het demonstratieproject 'Gericht verkeerstoets' werd in het najaar 1984 een veldexperiment uitgevoerd naar de werkwijze van

---

<sup>1</sup> In 1987 werd het wettelijke mogelijk om voor de bewijsvoering gebruik te maken van ademanalyse-apparatuur in plaats van de bloedproef.

de politie bij het toezicht op het rijden onder invloed. Ten tijde van het experiment werd door de Nederlandse politiekorpsen nog op selecte wijze blaastesten uitgevoerd. Dat wil zeggen dat aan staandegehouden automobilisten pas een blaastest werd afgenomen, als de politie-ambtenaar na contact met de bestuurder een vermoeden had van alcoholgebruik. Tegenwoordig wordt bij de selectie op straat veelal op aselechte wijze blaastesten afgenomen. Simpel gezegd: iedere staandegehouden automobilist wordt verzocht mee te werken aan de blaastest. De aselechte werkwijze wordt vaak aangeduid als de 'iedereen-blazen-methode'. Het onderzoek had twee doelstellingen:

1. Inzicht verwerven in het gemak of de moeite waarmee vermoedens van alcoholgebruik worden gevormd door de controlerende politiemensen.
2. Inzicht verkrijgen in de voor- en nadelen van de aselechte toepassing van de blaastesters.

#### *Opzet van het onderzoek*

Het onderzoek vond plaats in Den Haag, Utrecht en Nijmegen in de periode oktober-december 1984. De politiekorpsen van deze gemeenten verleenden hun medewerking aan het onderzoek na een verzoek hiertoe door de Centrale Politie Verkeerscommissie (CPVC).

In de periode van 5 oktober t/m 1 december 1984 werden op twee aansluitende weekendavonden (vrijdag- en zaterdagavond) controles op alcoholgebruik gehouden in één van de drie gemeenten. In totaal werd er in elke gemeente vijf avonden, van 22.00 t/m 04.00 uur, op alcoholgebruik in het verkeer gecontroleerd. Per controleavond werd door elk controleteam vijf locaties bezocht. Bij de keuze van de controlelocaties werd rekening gehouden met de volgende zaken: de mogelijkheid tot veilig en onopvallend opstellen, een grote spreiding over de gemeente, voldoende verkeersaanbod, een afstand tussen locaties die binnen 15 minuten te overbruggen is. De grote spreiding in de controlelocaties, de veelvuldige wisseling in de controles, de roulatie van de onderzoeksavonden over de drie gemeenten en de onopvallende werkwijze bij de controles, waren bedoeld om te voorkomen dat automobilisten in grote getale op de hoogte zouden geraken van het onderzoek, en tevens bedoeld om een zo representatief mogelijke steekproef te verkrijgen van automobilisten die op deze tijdstippen aan het verkeer deelnamen.

Tijdens de controles werd gewerkt met twee verschillende procedures: de zgn. 'eigen inzicht'-procedure en de 'iedereen blazen'-procedure. Bij de 'eigen inzicht'-procedure dienden de politiemensen per geval naar eigen inzicht te oordelen of er voldoende aanleiding was om een blaastest te vorderen. Vond de politie-ambtenaar een blaastest niet nodig, dan deelde deze de automobilist mee dat hij of zij door kon rijden. Meteen na deze mededeling ontving de automobilist het verzoek om geheel vrijwillig mee te werken aan een blaastest die geen juridische consequenties zou hebben, en om enkele vragen te beantwoorden.

Bij de 'iedereen blazen'-procedure werd iedere staandegehouden automobilist verplicht een blaastest af te leggen. Bij beide procedures werd gebruik gemaakt van twee korte vragenlijsten: één in te vullen door de politie-ambtenaar en één in te vullen door de automobilist. Bij de 'eigen inzicht'-procedure kon altijd op grond van de feitelijke beslissing vastgesteld worden of de politie-ambtenaar het nodig vond om een blaastest te vorderen. Om ditzelfde ook vast te stellen bij de 'iedereen blazen'-procedure werd steeds aan de politie-ambtenaar gevraagd of naar eigen mening de staandegehouden automobilist in aanmerking kwam voor een ademtest.

Ten behoeve van de validiteit van het onderzoek werd geprobeerd om de twee toezichtprocedures, gehouden op hetzelfde tijdstip, zoveel mogelijk vergelijkbaar te houden (te 'matchen') in termen van functie van de weg, wegtype, rijrichting van het verkeer en stadsdeel. Om dezelfde reden werd iedere locatie ongeveer even vaak gebruikt voor beide toezichtprocedures, werden de locaties sterk afwisselend gebruikt en werden de drukke, centraal gelegen locaties pas later op de avond gebruikt, zodat de algemene bekendheid met de politiecontrole tot een minimum beperkt zou blijven.

#### *Resultaten werkwijze politie*

Het onderzoek wees uit dat politiemensen op grond van eigen inzicht ongeveer tweederde tot een driekwart van de automobilisten met een strafbaar BAG uitselcteren voor een blaastest. Hierbij moet onmiddellijk worden aangetekend dat de politiemensen tijdens het onderzoek konden werken onder redelijk ideale omstandigheden. De politiemensen hadden de beschikking over goede selectie-apparatuur, hadden zoveel tijd als ze maar wilden om tot een oordeel te komen en ze hadden geen doorkruisende taken op de controleavonden.

Een aanzienlijk deel van de aangetroffen automobilisten met een strafbaar BAG werd niet als zodanig door de politie opgemerkt. Het percentage niet-opgemerkte art. 26.-ers bedroeg 25%, ervan uitgaande dat er geen verschillen zijn tussen de populaties weggebruikers die zijn onderzocht bij beide procedures en bedroeg 32% ervan uitgaande dat de onderzochte populatie automobilisten bij de 'eigen inzicht'-procedure uniek is en op zichzelf staand beschouwd dient te worden.

Opmerkelijk was dat het percentage niet-geselecteerde art. 26.-ers hoger was bij de toepassing van de 'eigen inzicht'-procedure (nl. 32%) dan bij de 'iedereen blazen'-procedure (18%). Het verschil in beide percentages is statistisch net niet significant, maar is toch interessant. Het verschil lijkt erop te wijzen dat politie-ambtenaren die gebruik maken van de 'iedereen blazen'-procedure beter in de gaten hebben of iemand een art. 26-er zou kunnen zijn dan politie-ambtenaren die volgens eigen inzicht werken. De onderzoeker geeft enkele mogelijke verklaringen voor de hogere detectiegraad bij de 'iedereen blazen'-procedure. Een verklaring is dat er bij de 'iedereen blazen'-procedure driemaal zoveel blaastesten zijn afgenomen als bij de 'eigen inzicht'-procedure, en dat deze grotere hoeveelheid ervaring met het blaastesten tot een leereffect heeft geleid. Een andere mogelijke verklaring is dat de politiemensen bij de 'iedereen blazen'-procedure extra aanwijzingen hadden om hun persoonlijke oordeel te vormen (namelijk de reactie van de automobilist op de mededeling dat deze verplicht een blaastest zou moeten afleggen). Tenslotte is ook nog een verklaring dat de automobilisten bij de 'iedereen blazen'-procedure gemiddeld een iets hoger BAG (0,90) hadden dan de automobilisten bij de 'eigen inzicht' procedure (0,78), zodat het alcoholgebruik bij deze eerstgenoemde groep automobilisten iets gemakkelijker was waar te nemen.

#### *2.2.3. Oordelen over de Haagse methode*

Verschuur (1987) ondervroeg leden van het korps Den Haag tijdens en na hun ervaringen met een gewijzigde vorm van toezicht op rijden onder invloed. Deze gewijzigde vorm van toezicht werd o.a. gekenmerkt door willekeurige of aselechte staandhoudingen, door het laten blazen van elke staande gehouden automobilist en door het veelvuldig wisselen van con-

trolelocaties. In par. 2.4 wordt meer aandacht besteed aan deze vorm van toezicht en aan de resultaten die ermee werden bereikt.

#### *Resultaten*

Tabel 1 geeft voor de verschillende onderdelen van het uitgevoerde toezicht de percentages politiemensen die tevreden zijn over het onderdeel.

Onderdelen gewijzigd toezicht	% (heel) tevreden
1. ademanalyse-apparaat van Siemens	93,6
2. direct opleggen rijverbod bij promillages tussen 0,50 en 0,80	92,0
3. schriftelijke instructies	90,2
4. gekozen locaties	84,3
5. het logboek	83,7
6. willekeurig uit het verkeer halen van automobilisten	70,6
7. ademanalyse-apparaat van Dräger	51,2
8. iedereen laten blazen	51,0
9. achtergrondinformatie van de korpsleiding	31,4
10. het overdragen van art. 26-ers aan collega's	31,4

Tabel 1. *Tevredenheid met onderdelen van het gewijzigd toezicht van politiemensen die hebben meegewerkt aan de uitvoering van dit toezicht (Bron: Verschuur, 1987).*

Over de onderdelen 1 t/m 6 was men overwegend tevreden. Ten tijde van het experiment was het afnemen van een blaastest bij iedere staande gehouden automobilist nog controversieel.

De percentages politiemensen die onderdelen van het toezicht belangrijk of heel belangrijk vonden, worden weergegeven in Tabel 2.

Onderdelen gewijzigd toezicht	% (heel) belangrijk
1. voeren van publiciteit	88,7
2. na ongeveer een uur van controleplaats wisselen	84,6
3. speciaal toezicht tijdens weekendavonden	80,8
4. ter plaatse uitschrijven van rijverbod	73,2
5. opvallend controleren	72,2
6. gebruik van de Dräger	71,4
7. onopvallend controleren	71,1
8. willekeurig staandehouden	67,0
9. iedereen laten blazen	52,1
10. art. 26-ers door collega's laten afhandelen	25,7

Tabel 2. *Voorkeur voor onderdelen van het gewijzigd toezicht van politiemensen die hebben meegewerkt aan de uitvoering van dit toezicht.*

Tweederde of meer van de respondenten beoordeelde acht van de tien onderdelen als belangrijk. Opmerkelijk is dat 'opvallend controleren' ongeveer even vaak belangrijk werd beoordeeld als 'onopvallend controleren'. Controversieel bleek opnieuw het onderdeel 'iedereen laten blazen'. Degenen die de controles verrichtten binnen de gewijzigde opzet, waren



over de meeste onderdelen (heel) tevreden en beoordeelden de meeste onderdelen ook als belangrijk (voor de effectiviteit van het toezicht). De meningen waren verdeeld over het afnemen van een blaastest bij iedere staande gehouden automobilist. Duidelijk minder tevreden was men over de achtergrondinformatie van de korpsleiding. De meeste moeite had men met de gescheiden afhandeling van de art. 26.-ers. De toekomstverwachtingen wat betreft de nieuwe opzet van het toezicht waren positief. Bijna driekwart van de ondervraagden verwachtte dat de kans op doorglippen van strafbare automobilisten (veel) kleiner zou worden. Ongeveer één derde verwachtte minder ongevallen en meer dan een derde minder rijden onder invloed.

#### 2.2.4. Recent onderzoek

Een verkennend onderzoek naar de werkwijze van politiekorpsen bij het controleren op het alcoholgebruik in het verkeer, werd uitgevoerd door Goldenbeld (1993). Voor het onderzoek werd aan meer dan 40 korpsen die hun medewerking hadden verleend aan het Rij- en drinkgewoontenonderzoek, een enquête toegestuurd met vragen over de omvang, de aard en de resultaten van hun toezicht op het alcoholgebruik in het verkeer. Om de samenhang tussen niveau van toezicht en rijden onder invloed te bestuderen werden er klassen van toezicht onderscheiden op basis van de omvang en de resultaten van het gerapporteerde toezicht. Met name op grond van schattingen van het aantal staandhoudingen per 1000 inwoners in het toezichtgebied werden korpsen ingedeeld in drie klassen van toezicht: 'hoog toezicht', 'matig toezicht' en 'laag toezicht'.

##### *Resultaten*

De belangrijkste resultaten waren als volgt. 39 korpsen beantwoordden de vragenlijst. Van deze korpsen voerden 29 korpsen speciaal geplande alcoholcontroles uit. Het merendeel van deze 29 korpsen (83%) voert een dergelijke controle uit gedurende korte tijd op diverse locaties en ook een merendeel maakt bij de controle gebruik van fel gekleurde voertuigen (93%) en van borden of doeken met de tekst 'Alcoholcontrole' (76%). Er waren aanzienlijke verschillen tussen de korpsen wat betreft hun werkwijze bij het controleren op alcoholgebruik bij ongevallen. Van de 39 korpsen controleert 69% *nooit* voetgangers op alcoholgebruik, en controleert eveneens 69% *alleen soms* fietsers na een ongeval. Bijna de helft van de korpsen (46%) rapporteert dat men zowel bestuurders van motorvoertuigen als bromfietzers *soms* controleert op alcoholgebruik; 20% van de korpsen meldt dat men deze beide categorieën bestuurders *vaak* controleert en 15% meldt dat men deze beide categorieën *altijd* controleert na een ongeval.

Als korpsen *soms* controleren op alcoholgebruik bij ongevallen, waar letten ze dan op? Driekwart van de korpsen (74%) meldt dat men bij een ongeval afgaat op de uiterlijke kenmerken van alcoholgebruik ten einde na te gaan of een controle gewenst is. Gerekend over alle korpsen laat 28% de overleden slachtoffers buiten beschouwing bij het verrichten van nader onderzoek naar alcoholgebruik.

Van de 29 korpsen die die geplande alcoholcontroles hebben uitgevoerd, wordt door 59% gemeld dat er veel publiciteit is geweest, en door 38% gemeld dat er weinig publiciteit is geweest. Van deze 29 korpsen geeft 72% aan dat er een intensivering van het toezicht werd aangekondigd in de publiciteit, geeft 61% aan dat er in de publiciteit is ingegaan op de

achtergronden en het nut van alcoholcontroles en geeft 57% aan dat er aandacht is besteed aan een verandering in de politieprocedure bij het controleren.

Bij de grotere gemeenten werd een sterkere mate van rijden onder invloed geconstateerd dan bij de kleinere gemeenten. De factoren gemeentegrootte en niveau van toezicht bleken in dit onderzoek vermengd ofwel gecontamineerd. Dat wil zeggen dat de korpsen met hoog toezichtniveau voornamelijk in de kleinere gemeenten gelocaliseerd konden worden, terwijl de korpsen met laag toezichtniveau vooral deel uitmaakten van de grotere gemeenten. Deze stand van zaken is niet zo verbazingwekkend als we bedenken dat de politiekorpsen in de grotere gemeenten vaak een andere (lagere) prioriteitstelling hebben ten aanzien van verkeersveiligheid dan de korpsen in de kleine gemeenten.

De statistische toetsing van de gegevens leverde alleen een duidelijk significant effect op voor gemeentegrootte (minder rijden onder invloed bij kleinere gemeenten), maar geen effect van niveau van toezicht. Een inspectie van de gegevens betreffende toezicht en rijden onder invloed die voor de grote en de kleine gemeenten apart werd gedaan, leverde evenmin aanwijzingen voor een verband tussen het niveau van toezicht en de mate van rijden onder invloed.

#### *Aanbevelingen voor toekomstig onderzoek*

Dit onderzoek maakt duidelijk dat politiekorpsen de nodige moeite hebben om nauwkeurige gegevens over de omvang en de resultaten van hun controles bij te houden. Het is belangrijk in toekomstig onderzoek een grotere betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van deze gegevens te realiseren.

In dat geval zou op grond van het onderzoek ook aanbevelingen aan de politie gedaan kunnen worden over een bruikbare registratie ten behoeve van planning en bedrijfsvoering.

Tenslotte zal er in toekomstig onderzoek naar gestreefd moeten worden om een goede indicator voor het niveau van het politietoezicht te ontwikkelen. Het hoofdcriterium, het aantal staandhoudingen per 1000 inwoners, is niet meer dan een grof criterium dat voorbijgaat aan een aantal belangrijke nuanceringen, zoals bijvoorbeeld de dagen en de tijdstippen van het gehouden toezicht of het aantal automobilisten of rijbewijsbezitters per 1000 inwoners. Daarnaast zou in een meer diepgaande beschouwing over de doelmatigheid van het toezicht ook het aantal of de leeftijdsopbouw van de bevolking in het toezichtgebied, of de politiesterkte per 1000 rijbewijsbezitters betrokken kunnen worden.

### **2.3. Gewijzigd politietoezicht in Weert**

Bovens & Prinsen (1984) doen verslag van een veldexperiment naar de invloed van geïntensiveerd toezicht op rijden onder invloed in de gemeenten Weert en Assen. Het onderzoek was een initiatief van het ROV in Drenthe, werd gefinancierd door de Directie Verkeersveiligheid in Zuid-Limburg en uitgevoerd door onderzoekers van het Wetenschappelijk Onderzoek Documentatie Centrum (WODC). De gemeentepolitie verklaarde zich bereid mee te werken aan het experiment. Met het OM werden afspraken gemaakt over de te volgen gedragslijn van de politie.

#### *De opzet van het project*

Weert fungeerde als 'experimentele' stad waar het toezicht op rijden onder invloed werd geïntensiveerd en Assen fungeerde als 'controle'-stad waarin

de omvang van het toezicht op rijden onder invloed onveranderd bleef. Opmerkelijk is dat in het experiment te Weert werd gekozen voor het achterwege laten van publiciteit omtrent het verhoogde toezicht. Het argument hiervoor was dat het gelijktijdig verhogen van politie-inzet en publiciteit het achteraf onmogelijk zou maken eventuele effecten eenduidig toe te schrijven aan één van de factoren.

#### *De opzet van het toezicht*

De intensivering van het toezicht in het experimentele gebied beperkte zich tot de kleinere controles, de zogenaamde 'vliegende brigades'. Met 'vliegende brigades' worden politieteams bedoeld die tijdens de rijdende surveillances in de weekeinden af en toe een half uur lang op een strategisch punt elke staandegehouden automobilist laten blazen ('random stop-ping'). Gundy (1983) verwijst naar deze vorm van controleren als 'pseudo aselechte alcoholcontroles' om daarmee aan te geven dat er een bepaalde mate van selectiviteit plaatsvindt bij de keuze om iemand te laten blazen. In 1982 vonden in Weert slechts 3 van deze controles plaats waarbij 120 staandehoudingen werden verricht, terwijl 9 van deze controles werden uitgevoerd tijdens de onderzoeksperiode, waarbij 1008 staandehoudingen werden verricht.

Het geïntensiveerde toezicht in Weert werd van begin september tot half december 1983 uitgevoerd. De voormetingen vonden in april-juni 1983 plaats in Weert en Assen; de nametingen in januari en februari 1984. Bij deze metingen werden automobilisten aselekt staande gehouden en gevraagd mee te werken aan het onderzoek inhoudende het doen van een blaastest en het beantwoorden van een korte vragenlijst. De deelname aan het onderzoek was vrijwillig; aan automobilisten werd de garantie gegeven dat een te hoog BAG geen strafrechtelijke gevolgen zou hebben (Respondenten die bij de blaastest een BAG van hoger dan 0,7 promille hadden, werden vervolgens door een politieambtenaar of door een medepassagier naar de plaats van bestemming gereden).

#### *Resultaten*

Een deel van de staandegehouden automobilisten verleenden vrijwillig hun medewerking aan het onderzoek. Minder dan 5% van de aangehouden automobilisten deed niet mee aan het onderzoek. Meestal gaven deze mensen zeer plausibele redenen op om niet mee te doen (bevalling, het wachten van de kinderoppas, het ophalen van iemand van het station). Een eerste indicator voor het rijden onder invloed waren de resultaten van de afgenomen blaastesten. De resultaten van de blaastesten lieten geen significant verschil zien tussen de mate van rijden onder invloed bij de voormeting en bij de nameting.

Als tweede indicator voor het rijden onder invloed werd een samengestelde score van vier schriftelijke vragen over de mate van eigen drinken gebruikt. Ook de analyse op deze variabele toonde geen significant verschil tussen voor- en nameting aan. Wel werd tijdens de periode van de voormeting in Weert een zogenaamd meeteffect geconstateerd in tegenstelling tot in Assen. Naarmate het einde van de meetperiode die zes meetavonden besloeg, naderde nam het aandeel rijders onder invloed af. Deze daling van het rijden onder invloed strekte zich echter niet verder uit over de nameting. De subjectieve pakkans werd door de volgende vraag gemeten. 'U hebt gezellig de hele avond thuis gezeten en  $\pm$  10 borrels gedronken. Plotseling wordt u opgebeld: een kennis heeft een ongeval gehad en men vraagt u snel te komen. U gaat met de auto. Wanneer we even aannemen

dat dit 100 keer zou gebeuren, hetgeen natuurlijk erg onwaarschijnlijk is , hoe vaak van die 100 keer denkt u dan dat de politie u zou aanhouden? ... van de 100 keer’.

Er werd gevonden dat de subjectieve pakkans niet was gestegen van voor- tot nameting. Aan de andere kant waren er aanwijzingen dat het publiek redelijk goed op de hoogte was van de intensivering van de controles. Het bleek dat er in de cafés werd omgeroepen dat er alcoholcontroles waren. Verder gaven veel respondenten te kennen dat zij vonden dat er de laatste tijd meer gecontroleerd werd. De helft dacht dat er maandelijks gecontroleerd werd en bijna 40% dat er vrijwel tweewekelijks of nog meer gecontroleerd werd, hetgeen aardig overeenkwam met de werkelijkheid. Er werd echter geen verband gevonden tussen de juistheid van kennis omtrent het aantal controles en de subjectieve pakkans. Indien men het aantal aantal controles hoger schatte, werd de pakkans toch niet groter geacht.

#### *Conclusies*

De onderzoekers trokken de volgende conclusies. De verdrievoudiging van de politie-inspanningen is geen effectieve methode gebleken om de kans die men zichzelf toedicht om gepakt te worden, te vergroten. Dit onderzoek is dan ook een aardige illustratie van het gegeven dat een feitelijke verhoging van de intensiteit van het toezicht niet automatisch leidt tot het voorkomen van meer overtredingen of tot een verandering in de subjectieve pakkans.

Het is zeker opmerkelijk dat de vergroting van de objectieve pakkans bij een groot deel van het publiek wèl is overgekomen. Waarom heeft die waarneming van meer toezicht niet ertoe geleid dat men de pakkans groter heeft ingeschat? Volgens de onderzoekers zijn er drie mogelijke verklaringen:

1. Men heeft wellicht erop vertrouwd dat men wel op tijd achter de politiecontroles komt, bijvoorbeeld omdat het waarschuwingssysteem in Weert goed werkt.
2. Men heeft wellicht ook vertrouwd op het eigen vermogen om bij een aanhouding de blaastest alsnog te kunnen vermijden.
3. Men heeft gedacht dat men niet onder invloed rijdt. Daarnaast zijn er volgens de onderzoekers ook groepen mensen die niet zo gevoelig zijn voor veranderingen in objectieve pakkans omdat ze slechts een enkele keer uitgaan, omdat ze niet goed beseffen wat de consequenties van een proces-verbaal zijn, of omdat ze niet geheel vrij zijn in hun eigen beslissingsgedrag. Uit de punten 1 en 2 kan het belang van de onvoorspelbaarheid van controles worden afgeleid. Zolang als mensen het idee hebben dat ze het toezicht kunnen omzeilen of dat ze gevolgen van het toezicht op voor hen gunstige wijze kunnen beïnvloeden, zullen ze zich minder gelegen laten liggen aan het toezicht. De onderzoekers gaven daarom ook als aanbeveling dat er tijdens controle-avonden meer moet worden gewerkt met controles op wisselende locaties. Deze aanbeveling wordt ook door andere onderzoekers veelvuldig gegeven (zie o.a. par. 2.7).

#### **2.4. Gewijzigd politietoezicht in Den Haag**

In 1986 werd een veldexperiment gedaan met gewijzigd politietoezicht in Den Haag (Verschuur, 1987). Dit project werd uitgevoerd in het kader van het landelijk demonstratieproject ‘Gericht verkeerstoezicht’. Het project werd begeleid door een commissie waarin leden van de Directie Verkeers-

veiligheid, de CPVC, de SWOV, het WODC, en leden van de korpsen van Den Haag en Rotterdam vertegenwoordigd waren. Het doel van het experiment was na te gaan of met het gewijzigde toezicht een doelmatiger inzet van de beschikbare menskracht gerealiseerd zou kunnen worden. Om die reden werd de inzet van personeel en de wijze van afhandelen van opgespoorde overtreeders gelijk gehouden aan die van voorgaande jaren. De formele vraagstelling van het onderzoek luidde: Heeft het gewijzigd toezicht op rijden onder invloed effect(en) in Den Haag? Een specifieke verwachting was dat de inzet van het politiepersoneel voor het gewijzigd toezicht in Den Haag meer blaastesten zou opleveren dan de speciale alcoholcontroles die in 1985 in Den Haag werden verricht.

#### *Opzet van het onderzoek*

In dit veldexperiment fungeerde Rotterdam als controlegemeente waarin het toezicht ongewijzigd bleef. De periode waarin gemeten is, d.i. automobilisten op alcoholgebruik zijn gecontroleerd en ondervraagd, strekte zich uit van januari tot en met medio november 1986. Er was sprake van een voormeting (januari-april), eerste nameting (april-juni) en tweede nameting (september-november). In beide gemeenten werden automobilisten tijdens weekendnachten gecontroleerd waarbij meer dan 2000 uitslagen van blaastesten werden verzameld (in Den Haag 1040; in Rotterdam 969). De staande gehouden automobilisten werden ter plekke ondervraagd over hun rij- en drinkgewoonten. Gedurende de periode van het onderzoek werden er in Den Haag in totaal 3929 blaastesten afgenomen. Dit betekent dat 1,6% van alle rijbewijsbezitters, ofwel één op de 62 rijbewijsbezitters, een blaastest kregen. Vergeleken met de 1 op 3 geteste rijbewijsbezitters in New South Wales is deze verhouding natuurlijk laag.

#### *Kenmerken van het gevoerde toezicht*

Het gewijzigd toezicht dat begin april 1986 van start ging in Den Haag, omvatte de volgende kenmerken:

1. Opvallende en niet-opvallende controles met aselechte staandhouding van automobilisten en verplichte blaastesten voor elke staande gehouden automobilist. Zowel de opvallende als de onopvallende controles werden op wisselende plaatsen en tijdstippen uitgevoerd. Na ongeveer één uur controleren werd van locatie gewisseld.
2. Publiciteit en voorlichting aan het publiek via folders voor automobilisten, persberichten, affiches op 36 locaties in Den Haag.
3. Voorlichting aan de betrokken politiemensen.
4. De hoeveelheid politiepersoneel die voor het toezicht wordt ingezet is bij benadering gelijk aan de inzet die men gebruikelijk op jaarbasis inzet.

#### *Politie-inzet*

Ten tijde van het onderzoek was het totale aantal rijbewijsbezitters in Den Haag 240.000 en het totale aantal ingezetenen 443.851. De totale hoeveelheid tijd besteed aan politietoezicht op rijden onder invloed bedroeg 996 manuren in een periode van 44 weken (januari-november 1986). In deze berekening was niet het aantal uren meegenomen dat nodig was voor de afhandeling.

Per week werd ongeveer 23 uren besteed aan het toezicht op het alcoholgebruik in het verkeer. In totaal werden er 83 politieteams ingezet, waarvan 32 onderzoeksteams die metingen ten behoeve van het onderzoek verrichtten en 51 extra teams. De onderzoeksteams namen gemiddeld 32

testen af op een avond en de extra teams gemiddeld 57 testen (dit verschil is niet vreemd want bij de extra teams vond, in tegenstelling tot bij de onderzoekteams, géén mondelinge ondervraging van automobilisten plaats.

Het aandeel strafbare automobilisten dat door de extra teams werd staande gehouden was met 6,2% aanmerkelijk geringer dan het aandeel bij de onderzoekteams (10,7%). Er zijn twee mogelijke verklaringen hiervoor. Ten eerste hebben de extra teams met minder nauwkeurige selectie-apparatuur gewerkt dan de onderzoekteams. Ten tweede hebben de extra teams zich mogelijk minder nauw aan de controle-instructies gehouden.

### *Resultaten*

Bij de voormeting werd een controle uitgevoerd op de steekproeven automobilisten uit beide gemeenten. De beide steekproeven werden vergeleken op tien variabelen. Voor elke variabele werd nagegaan of beide steekproeven beschouwd kunnen worden als zijnde afkomstig uit één populatie. Slechts op één variabele (namelijk gordelgebruik) werd een verschil gevonden tussen beide steekproeven. Verder waren er geen systematische afwijkingen in de steekproefsamenstelling.

Wat betreft de effecten op het rijden onder invloed waren de belangrijkste resultaten als volgt. Over de tijd (van voormeting tot en met de tweede nameting) nam het aandeel automobilisten dat nauwelijks of niet heeft gedronken toe in Den Haag, maar het nam af in Rotterdam. Een vergelijkbare tendens werd gevonden voor de waarneming van de pakkans. In Den Haag werd de groep automobilisten die de kans op een alcoholcontrole klein inschatten kleiner, in Rotterdam juist groter. In de bespreking van de resultaten wijst Verschuur erop dat de effecten relatief beperkt van omvang zijn en pas na verloop van tijd naar voren komen (vooral bij de tweede nameting dus een half jaar na de start van het gewijzigd toezicht). Het geleidelijk optreden van deze effecten is volgens hem mogelijk een gevolg van een afwachtende houding van het publiek. Verder werd nog gevonden dat na verloop van tijd de Haagse automobilisten minder van mening waren dat er te weinig werd gecontroleerd dan de Rotterdamse automobilisten. Kortom, zo concludeert de onderzoeker, door toedoen van gewijzigd toezicht nam men meer politietoezicht waar, was er een verhoging van de subjectieve pakkans en waren er minder automobilisten met een positieve uitslag op de blaastest.

Er is wel een kritische kanttekening te plaatsen bij de conclusie van de onderzoeker dat het toezicht heeft geresulteerd in een afname van het rijden onder invloed. In Den Haag was er van voor- tot tweede nameting sprake van een afname van strafbare overtreeders met 2,1%, terwijl er in Rotterdam juist een toename van strafbare overtreeders met 3,7% plaatsvond. Wanneer het rijden onder invloed in Den Haag vervolgens wordt vergeleken met dat in Rotterdam, wordt er inderdaad een statistisch significant effect gevonden. Worden de gegevens betreffende het rijden onder invloed apart voor Den Haag geanalyseerd, dan levert dit geen significant effect meer op voor de interactie tussen BAG-niveau en meetperiode. De gegevens van Den Haag leveren, in isolatie beschouwd, dus geen aanwijzing voor een effect van het politietoezicht. De vraag is dan in hoeverre Rotterdam beschouwd mag worden als een adequate controlegemeente. Daarover kan twijfel bestaan, mede gezien het feit dat Den Haag en Rotterdam op de voormeting al verschilden in het alcoholgebruik in het verkeer; bij de voormeting was het aandeel strafbare overtreeders in Den Haag bijna 3% groter dan in Rotterdam.

We laten de onderzoeker zelf aan het woord. 'Opvallend is dat er in Rotterdam sprake is van een daling van het aandeel automobilisten met een geringe (of géén) BAG-uitslag. Een plausibele verklaring voor deze ontwikkeling in Rotterdam ontbreekt. Hierbij moet opgemerkt worden dat in dit onderzoek voor het eerst over een periode van bijna een jaar BAG-uitslagen werden verzameld. Dit betekent dat ook fluctuaties in het rij- en drinkgedrag ook in de BAG-verdeling hun weerslag hebben. Vergelijkbaar materiaal op grond waarvan men zou kunnen vaststellen in hoeverre de ontwikkeling in Rotterdam uniek is, ontbreekt echter' (Verschuur, 1987; p. 71). De onderzoeker geeft hier toe dat het niet mogelijk was na te gaan of Rotterdam wel een goede controlegemeente was. De twijfel hieromtrent ondergraaft de eerdere conclusie van de onderzoeker dat het toezicht een effect heeft gehad.

De wetenschappelijke maatstaf is slechts één criterium om het project op te beoordelen. Daarnaast kan ook de operationele maatstaf worden aangelegd. Zoals we in par 2.2.3 zagen, waren de uitvoerende politiemensen die hebben gereageerd op de schriftelijke enquête, tevreden over de meeste onderdelen van het uitgevoerde toezicht en zagen zij ook duidelijk het belang van deze onderdelen in.

## 2.5. De ROG-campagne in Groningen

In 1988 kwam op grote schaal ademanalyse-apparatuur beschikbaar voor de politie in de regio Groningen. Ter gelegenheid hiervan werd door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Groningen (ROG) in datzelfde jaar campagne gevoerd met als doel het rijden onder invloed tegen te gaan. De campagne werd begeleid door een werkgroep waarin vertegenwoordigers van VVN, de ANWB, het OM, van Rijks- en Gemeentepolitie en van het Verkeerskundig Studiecentrum zitting hadden. De doelstellingen van de campagne waren:

- Vermindering van het rijden onder invloed en het aantal ongevallen met alcohol.
- Kennisvermeerdering ten aanzien van de wettelijke mogelijkheden, die door de invoering van de ademanalyse-apparatuur verruimd zijn.
- Vergroten van de subjectieve pakkans.
- Veranderen van de houding t.o.v. alcohol en verkeer.
- Toename van sociale controle.

Söder & De Bruin (1989) deden verslag van een evaluatie-onderzoek naar het verloop en de opbrengsten van de campagne.

### *Opzet campagne*

De campagne bestond uit voorlichting, geïntensiveerd toezicht met gebruik van de 'iedereen blazen'-methode en een prijsvraag. Ter gelegenheid van de start van de campagne op 28 oktober 1998 werd een persconferentie gehouden, die op latere tijdstippen nog is gevolgd door enkele persberichten. Daarbij werd informatie gegeven over ademanalyse-apparatuur, de gevolgen van alcohol in het verkeer en de invloed van alcohol op het rijgedrag. Tevens werd er via de regionale krant een prijsvraag gehouden. De deelnemers van de prijsvraag werd gevraagd het percentage bestuurders die niet onder invloed van alcohol rijden, te voorspellen tijdens de zeven weekenden waarin alcoholcontroles zouden plaatsvinden. Tussentijdse informatie over het verloop van de campagne en de prijsvraag verscheen in de regionale dagbladen en in gratis huis-aan-huisbladen. Daarnaast werd er ook een advertentiecampagne gevoerd in de regionale dagbladen.

### *De opzet van het toezicht*

Tijdens de alcoholcontroles werd in principe bij alle staande gehouden automobilisten een blaastest afgenomen. De keuze van de tijdstippen (veelal vroeg in de vrijdag- en zaterdagavonden in verband met koopavond en discoverkeer) was erop gericht zoveel mogelijk mensen met de controles te confronteren met als doel de subjectieve pakkans te vergroten. Aan de automobilisten van wie bleek dat ze niet onder invloed waren, werd als blijk van waardering voor hun veilige gedrag een kleine attentie uitgereikt. Dit was of een flesopener met de tekst 'alcohol en verkeer dat kun je niet maken') of een witte roos.

In Tabel 3 staat een overzicht van plaatsen, tijdstippen en resultaten van de gehouden controles.

Datum	Plaats	Gepasseerd	Gecontroleerd	PV's	%goed
<i>Voormeting eerste weekeinde:</i>					
28-10	Groningen	750	386	8	
29-10	Vlagtwedde	223	135	0	
Totaal		973	521	8	98,5%
<i>Tweede weekeinde:</i>					
4-11	Delfzijl	802	410	0	100%
<i>Derde weekeinde:</i>					
11-11	Winschoten	1496	10		
11-11	Veendam	433	7		
Totaal		1929	17		
<i>Vierde weekeinde:</i>					
17-11	Groningen	2381	750	7	
18-11	Stadskanaal	795	500	5	
Totaal		3176	1250	12	99,0%
<i>Vijfde weekeinde:</i>					
25-11	Leens	233	205	1	
25-11	Bedum	346	192	1	
26-11	Zuidhorn	295	196	0	
26-11	Marum/Leek	851	292	0	
Totaal		1725	885	2	99,8%
<i>Zesde weekeinde:</i>					
2-12	Haren	725	351	1	
2-12	Hoogezand	280	280	2	
Totaal		1005	631	3	99,5%
<i>Zevende weekeinde:</i>					
9-12	Veendam	674	514	3	
10-12	Appingedam	285	194	1	
10-12	Uithuizen	685	597	2	
Totaal		1617	1305	6	99,5%

Tabel 3. Overzicht toezichtactiviteiten van de politie tijdens de ROG-campagne Groningen 1988 (Bron: Söder & De Bruin, 1989).



Opvallend in Tabel 3 is het geringe aandeel bestuurders met een strafbaar BAG. De auteurs verklaren dit door erop te wijzen dat er vaak vroeg in de avonden werd gecontroleerd.

#### *Opzet van het onderzoek*

De campagne werd geëvalueerd via het bijhouden van gegevens over de alcoholcontroles, via voor- en nameting van BAG's in Groningen en Stadskanaal en via schriftelijke enquêtes die werden verstuurd naar automobilisten waarvan gebleken was dat ze niet onder invloed reden. In verband met de evaluatie van het verloop en de uitvoering van het toezicht (de zgn. procesevaluatie) werden ook gesprekken gevoerd met een aantal deelnemende politiekorpsen.

#### *Resultaten*

In Tabel 4 zijn de resultaten vermeld van de voor- en nametingen in Groningen en Stadskanaal van het alcoholgebruik in het verkeer. Voor deze metingen werd in beide gemeenten van 10 uur 's avonds tot 4 uur 's nachts op zes verschillende locaties gecontroleerd. Bij elke gecontroleerde bestuurder werd ook een korte vragenlijst afgenomen.

	Maand	N	% $\geq$ .5	Maand	N	% $\geq$ .5
Groningen	sept.'88	115	5,2	jan.'89	97	3,1
Stadskanaal	okt.'88	88	5,6	jan.'89	107	3,9

Tabel 4. *De resultaten van de voor- en nametingen in Groningen en Stadskanaal.*

We zien in Tabel 4 dat tijdens de voormeting in Groningen 1 op de 19 automobilisten de wettelijke limiet overschreed en tijdens de nameting 1 op de 32. In Stadskanaal overschreed bij de voormeting 1 op de 18 automobilisten de limiet en bij de nameting 1 op de 26 automobilisten. Er is dus in beide gemeenten een trend te constateren van afnemend alcoholgebruik in het verkeer. De afname van het aandeel bestuurders met een strafbaar BAG was echter niet statistisch significant.

In een aantal gemeenten werden tijdens controleavonden de kentekens genoteerd van automobilisten waarvan was vastgesteld dat ze niet onder invloed reden. Uit deze kentekens werd een steekproef van 269 automobilisten getrokken aan wie een vragenlijst werd gestuurd. Uiteindelijk werden er 165 vragenlijsten geretourneerd (respons 61%). De resultaten van deze enquête waren als volgt.

Hoewel 76% van de respondenten bevestigde dat de politie de afgelopen twee maanden vaker is gaan controleren op het gebruik van alcohol in het verkeer en 76% antwoordde minstens één bekende te hebben die de afgelopen twee maanden gecontroleerd was op alcoholgebruik, acht men de pakkans over het algemeen niet groot. Veel respondenten meenden dat de kans dat er op een weekendavond wordt gecontroleerd op alcoholgebruik, middelmatig (40%) of klein (26%) was. Slechts 17% achtte de kans dat er gecontroleerd wordt groot en 4% dacht dat deze kans zeer groot was. Slechts 62% was van mening dat er bij het vooronderzoek op straat altijd ontdekt wordt of iemand te veel gedronken heeft. De overigen vermoed-

den dat de apparatuur soms defect is (30%) of dat het niet ontdekt wordt 'als je het handig aanpakt' (9%).

Tenslotte was 81% van de respondenten op de hoogte van één of meer onderdelen van de campagne van het ROG. Men had vooral iets opgemerkt over de campagne door artikelen in de regionale dagbladen (73%) en door gesprekken met familie, vrienden of kennissen (66%). Bijna iedereen vond de acties tegen het gebruik van alcohol in het verkeer goed (99%), belangrijk (98%) en nodig (99%).

Aan de hand van gesprekken met de politie en VVN-vrijwilligers werden de controle-avonden geëvalueerd. Het werken met aselechte staandhoudingen was goed bevallen omdat deze methode zowel preventief (het voorkomen) als repressief (het pakken) kan werken. Tijdens de controles was er soms wel een tekort aan mankracht. Met name het vervoer naar het bureau leverde capaciteitsproblemen op. Ook de beschikbaarheid van voldoende voorselectie-apparatuur werd als een belangrijk element genoemd. Omdat iedere staande gehouden automobilist moest blazen, ontstonden er soms te lange wachttijden.

## 2.6. Experimenten met politietoezicht in de subregio Leiden

Voor de subregio Leiden (Leiden, Oegstgeest, Voorschoten, Leiderdorp, Zoeterwoude, en Alkemade) is in twee achtereenvolgende fasen een toezichtprogramma ontwikkeld en uitgevoerd om het alcoholgebruik in het verkeer terug te dringen. Dit toezichtprogramma werd ontwikkeld door de SWOV in opdracht van Rijkswaterstaat. De samenwerkende korpsen van de Rijks- en gemeentepolitie in de subregio Leiden verleenden hun medewerking aan het programma. Deze korpsen werden daarbij gesteund door de Afdeling Verkeer van de Rijkspolitie in het district Den Haag en de parketpolitie van het arrondissement Den Haag.

De effectiviteit van deze toezichtprogramma's werd via twee veldexperimenten onderzocht (Verschuur, 1991; Mathijssen, 1991). Doel van dit experiment was om via gewijzigd politietoezicht en extra publiciteit het aantal overtreeders met minstens 25% terug te brengen. Het tweede, in 1990 uitgevoerde, experiment met integraal verkeerstoezicht had ten doel rijden onder invloed nog verder terug te dringen door efficiency-verbetering van het toezicht. In beide experimenten waren de controles ten behoeve van de onderzoekmetingen gehouden op vrijdag- en zaterdagnachten tussen 22.00 en 04.00 uur. De niet-selectief staande gehouden automobilisten werden daarbij geïnterviewd over een aantal aspecten van het rijden onder invloed. Na het interview kreeg elke automobilist een verplichte blaastest.

### 2.6.1. *Het eerste toezichtexperiment*

Het eerste toezichtexperiment vond plaats in de periode oktober 1988 (voormeting) - oktober 1989 (nameting). Gedurende de hele looptijd van het experiment was er een tamelijk hoog niveau van publiciteit (persbericht, artikelen in huis-aan-huisbladen, interviews met politiecoördinatoren op regionale en lokale radiozenders, affiches bij benzinstations en bushaltes, aandacht in landelijke dagbladen en in ANP-nieuws, regelmatige terugkoppeling van resultaten in regionale dagbladen). Aan het begin en halverwege het experiment waren er pieken in de publiciteit.

### *De opzet van het toezicht*

Ten behoeve van het eerste toezichtexperiment werd gekozen voor een toezichtstrategie met de volgende kenmerken:

1. Vergroting van de objectieve kans op betrapping van rijders onder invloed door het testen van elke willekeurig aangehouden automobilist en het binnen een uur wisselen van controlelocatie.
2. Vergroting van de subjectieve kans op betrapping van rijders onder invloed door vergroting van zichtbaarheid en herkenbaarheid van de alcoholcontroles voor passerende automobilisten, door publiciteit over het nieuwe toezicht in de massamedia<sup>2</sup>, en door een zeer hoog toezichtniveau aan het begin van het experiment dat geleidelijk overgaat in een realistisch toezichtniveau.
3. Vergroting van de kans op bestraffing na betrapping door duidelijke instructies aan de controleteams en aan de politiemensen die belast zijn met de verdere afhandeling van de verdachten.
4. Vergroting van de snelheid waarmee bestraffing volgt op het constateren van een misdrijf door gebruikmaking van ademanalyse voor bewijsvoering en door mandatering van de transactiebevoegdheid van het OM aan de politie.
5. Verzwaring van de straf door vaker dan voorheen het rijbewijs van een verdachte met een hoog BAG (> 1,3 promille) in te vorderen.

Tijdens de toezichtperiode legden in totaal 7250 automobilisten een blaas-test af. Gerelateerd aan het rijbewijsbezit in de subregio is er één test uitgevoerd op elke 14 rijbewijsbezitters.

### *Resultaten*

De resultaten van dit eerste experiment waren als volgt. In de loop van het toezicht nam het aandeel automobilisten met een BAG > 0,5 promille (de wettelijke grens) in weekeindnachten af van 8,1% in oktober 1988 tot 6% in oktober 1989. De landelijke gegevens over de automobilisten met een strafbaar BAG laten geen vergelijkbare daling zien. De daling van het rijden onder invloed in de subregio Leiden kon dus niet toegeschreven worden aan een algemene trend. Het doel van het experiment - vermindering van het aandeel rijders onder invloed met een kwart - was al na een half jaar bereikt. In het tweede halfjaar van het experiment was dit effect volledig in stand gebleven en waren er geen noemenswaardige veranderingen meer in het alcoholgebruik van de automobilisten. De afname van het rijden onder invloed deed zich bijna uitsluitend voor bij de groep van betrekkelijk lichte overtreders, d.w.z. de automobilisten met een BAG tussen 0,5 en 0,8 promille. Het aandeel overtreders met een BAG van 0,8 promille of meer verminderde gemiddeld nauwelijks.

#### 2.6.2. *Geïntegreerd toezicht*

Het tweede toezichtexperiment vond plaats van oktober 1989 (voormeting) tot oktober 1990 (nameting). Bij het tweede experiment werd uitgegaan van eenzelfde toezichtstrategie, maar werd getracht de efficiency van het

---

<sup>2</sup> De doelstellingen van de voorlichting die kort na de voormeting plaatsvond, waren de volgende: 1. Het publiek op de hoogte brengen van de geïntensiveerde controles en het waarom 2. Bekendheid geven aan de middelen die de politie heeft om het toezicht te verscherpen. 3. De doelstelling van het toezicht op ruime schaal bekend maken.

verkeerstoezicht te vergroten door alcoholcontroles te combineren met snelheid- en gordelcontroles. Het experimentele toezichtprogramma werd gedurende een periode van een jaar (heel 1990) uitgevoerd door de samenwerkende rijks- en gemeentepolitie in de subregio Leiden.

Eind oktober 1989 bedroeg het aandeel automobilisten met een strafbaar BAG in weekendnachten 6,0%. Het streven was dit aandeel eind 1990 teruggedrongen te hebben tot hoogstens 5%.

#### *Opzet van het toezicht*

Ten behoeve van het experimentele toezicht werd voor heel 1990 een politiecapaciteit van 2644 uren ingepland (exclusief 288 uren ten behoeve van een onderzoekmeting van het alcoholgebruik). Er waren 44 avonden/nachten met alcoholtoezicht gepland, waarvan 14 met een betrekkelijk groot team (9 personen) en 30 met een klein team (2 personen). De automobilisten die tijdens de aselecte controles werden staandegehouden, zouden tevens worden gecontroleerd op het dragen van de gordel.

De belangrijkste kenmerken van het geplande toezicht waren:

1. Willekeurige staandehoudingen en iedereen blazen.
2. Automobilisten met een BAG tussen 0,5 en 0,8 promille (bij de blaas-test op straat) krijgen ter plekke een rijverbod.
3. Automobilisten met een BAG vanaf 0,8 promille (bij de blaas-test op straat), worden naar het bureau vervoerd om daar een ademanalyse te ondergaan.
4. Automobilisten die bij de ademanalyse een strafbaar BAG blijken te hebben, krijgen onmiddellijk een transactievoorstel (tenzij er sprake is van recidive of van AAG van meer dan dan 570 microgram per liter uitgeademde lucht?).

Alle 14 geplande controles met grote teams werden daadwerkelijk uitgevoerd. Van de 30 geplande controles met kleine teams verviel ongeveer een derde. De geplande controles met teams van twee politiemensen bleken volgens de onderzoeker weinig efficiënt. Als één agent zich ziek meldde, kon de gehele controle niet doorgaan. En bij de controles die wel doorgingen brachten de uitvoerende politiemensen vaak meer tijd op bureau door (voor de afhandeling van betrachte rijders onder invloed) dan op straat.

In totaal werden er tijdens de experimentele periode 3430 verkeersdeelnemers aselect op alcoholgebruik getest. Dit komt neer op één test per 58 inwoners van de subregio.

#### *Resultaten*

Het voorafgestelde doel ten aanzien van het alcoholgebruik van automobilisten - namelijk een vermindering van het aandeel overtreders van de wettelijke limiet tot 5% - werd niet gehaald. Bij de voormeting bedroeg het aandeel automobilisten met een strafbaar BAG 6,0% en bij de name-ting 6,6%. Deze lichte, niet significante toename van het aandeel automobilisten met een strafbaar BAG werd uitsluitend gevonden bij de lichtere overtreders (BAG tussen 0,5 en 0,8 promille). Evenals bij het eerste experiment bleef het aandeel zwaardere overtreders (BAG  $\geq$  0,8 promille) praktisch gelijk.

De relatie tussen toezicht en rijden onder invloed kan van wederkerige aard zijn. Beide partijen, politie en automobilisten, reageren op elkaar. Het is echter wel vaak zo dat de reacties van elk van beide partijen pas na verloop van aanzienlijke tijd op elkaar volgen. Een goede kwaliteit van het toezicht kan bijvoorbeeld een verlate reactie van de politie zijn op een groeiende tendens tot rijden onder invloed. Zoals een verandering in het politietoezicht een vertraagde reactie kan zijn op feitelijke ontwikkelingen in het rijden onder invloed, zo kan ook de populatie automobilisten vertraagd reageren op veranderingen in het politietoezicht. De telefonische enquête bij het tweede onderzoek in de Leidse subregio geeft een opvallend voorbeeld van deze laatste situatie.

Aan automobilisten in Leiden en omgeving werd telefonisch gevraagd naar de kans op een bekeuring op een moment dat er in de subregio Leiden een half jaar lang weinig toezicht had plaatsgevonden in vervolg op 1 jaar van veel toezicht. Van de ondervraagde automobilisten schatte 41% dat de kans op bekeuring was toegenomen, 26% dat deze kans was gelijk gebleven en 30% had geen mening hierover. Slechts 3% van de automobilisten meende dat de kans was afgenomen, terwijl dat objectief beschouwd inderdaad het geval was. Het duurt dus een flinke tijd voordat een verandering in het niveau van toezicht ook daadwerkelijk wordt waargenomen of ervaren door de groep van rijdende automobilisten.

## 2.7. Evaluatie van campagnes in Noord-Brabant, Utrecht en Amsterdam

De gedragseffecten van alcoholcampagnes in Utrecht, Noord-Brabant en Amsterdam zijn geëvalueerd (Mathijssen, 1990, 1991a, 1991b, 1992; Barendregt & Mathijssen, 1991). Bij al deze onderzoeken was sprake van de volgende opzet. In het onderzoekgebied vonden er in de weekendnachten voor- en nametingen plaats van alcoholgebruik onder automobilisten plaats. In geen van de onderzoeken werden metingen verricht in een controlegebied. Financiële beperkingen en de praktische moeilijkheid om een neutraal controlegebied te vinden waren de voornaamste redenen hiervoor. Wel zijn de regionale ontwikkelingen in Utrecht, Noord-Brabant en Amsterdam altijd vergeleken met landelijke cijfers, zodat op die manier toch een globale controle is uitgevoerd.

### *Opzet controles en metingen*

De metingen van het alcoholgebruik waren opgezet volgens een methode die voor het eerst bij de 1989-1990 campagne in Noord-Brabant was toegepast. In het kort komt deze methode op het volgende neer:

- Per meting houden zes controleteams van de politie minimaal 1000 willekeurige automobilisten staande, zo goed mogelijk gespreid naar geografisch gebied en naar gemeentegrootte.
- Van elke staande gehouden automobilist wordt met behulp van een elektronische ademtester het alcoholgebruik gemeten en geregistreerd; daarnaast worden ook leeftijd en geslacht van de staandegehouden automobilisten genoteerd.
- Elk controleteam bezoekt per avond/nacht zes vooraf geselecteerde locaties; op elke locatie wordt drie kwartier achtereen gecontroleerd, waarna er een kwartier beschikbaar is voor de verplaatsing naar een volgende locatie.
- Verdachten van rijden onder invloed worden door een apart transportteam naar het bureau vervoerd om daar de analyse voor bewijsdoeleinden te ondergaan.

Tabel 5 op de volgende pagina geeft een overzicht van de opzet en de resultaten van deze alcoholcampagnes. Op grond van de ervaringen met de campagnes zijn de volgende conclusies te trekken:

- In een beginsituatie met een verhoudingsgewijs hoog niveau van rijden onder invloed kan een combinatie van intensief gericht toezicht en voorlichting- en publiciteit het rijden onder invloed terug brengen tot onder 4% overtreders. (Noord-Brabant 1989-1990)
- Een combinatie van intensief gericht toezicht op alcoholgebruik in het verkeer en voorlichting kan het bestaande voorniveau van rijden onder invloed slechts in geringe mate terugdringen, indien dat voorniveau al relatief laag (en dus gunstig) is, bijv. 4,2% overtreders (Noord-Brabant 1990-1991, 1991-1992).
- Een kortdurende campagneperiode van slechts drie weken waarin de pakkans wel wordt verhoogd, maar toch verhoudingsgewijs laag blijft, heeft weinig effect op het rijden onder invloed, ook indien de voorsituatie van het rijden onder invloed wel ruimte biedt voor verbetering (Amsterdam 1990-1991).

Van de vijf aangehaalde campagnes is er bij één campagne een statistisch significante vermindering van het rijden onder invloed geconstateerd. Bij de overige campagnes bleef het niveau van rijden onder invloed gelijk of verminderde iets, maar dan was de vermindering statistisch beschouwd niet betekenisvol. Hieruit mag echter niet geconcludeerd worden dat deze campagnes totaal geen effect hebben teweeg gebracht en dus geen zin hebben gehad.

Bij enkele campagnes was de uitgangssituatie wat betreft het rijden onder invloed al zo gunstig dat het erg moeilijk was om nog verdere terugdringing van het rijden onder invloed te bewerkstelligen. Ofschoon deze campagnes geen extra veiligheidseffect meer teweegbrengen, is het waarschijnlijk wel zo dat de campagne de groep potentiële lichte overtreders aan de goede kant van de streep houdt, en daarmee de bestaande situatie bestendigt. Zonder het uitvoeren van de campagne zou dan de kans hebben bestaan dat het alcoholgebruik in het verkeer ter plaatse weer zou toenemen.

In een 'gunstig' te noemen beginsituatie rijden slechts 3 à 4% van de automobilisten onder invloed. In dat geval is het waarschijnlijk wel zo dat zich daaronder een groot deel hardleerse, moeilijk te beïnvloeden zware overtreders bevindt. Deze specifieke groep zware overtreders laat zich veel minder gelegen liggen aan het verscherpte toezicht dan de veel grotere groep lichte overtreders. Wil een alcoholcampagne ook deze 'zware jongens' tot ander, veiliger gedrag brengen, dan is extra grote politie-inspanning noodzakelijk. We moeten dan al gauw denken in de richting van het controleren van 1 op 6, of 1 op 5 rijbewijsbezitters en wel over een lange tijdperiode van enkele maanden.

Naast de intensivering van het politietoezicht staan er ook nog een aantal alternatieve wegen open voor het beïnvloeden van de groep zware overtreders, zoals bijv.:

- een algemeen alcoholmatigingsbeleid via preventieve gezondheidszorg en huisartsgeneeskunde
- technopreventieve maatregelen aan het voertuig (dan wel algemeen toegepast)
- na enkele malen betrapting door de politie starten van de procedure ongeldig verklaring rijbewijs (vordering ex. art. 18 WVV).

	Noord-Brabant 1989-1990	1990-1991	1991-1992	Utrecht 1990-1991	Amsterdam 1990-1991
Start	30 nov.	6 dec.	28 nov.	12 dec.	14 dec.
Einde	1 maart	19 febr.	4 maart	17 febr.	6 jan.
Duur	3 maanden	2½ maand	3¼ maand	2 maanden	3 weken
Initiatief	ROV	ROV, Reg. Dir. RWS	ROV, Reg. Dir. RWS	ROV Utrecht	Amsterdamse politie
Medewerk. organ.	gemeenten, politie, VVN, horeca	gemeenten, VVN, ANWB, CAD, RP, GP, KMarr.	gemeenten, VVN, ANWB, CAD, OM, RP, GP, KMarr.	OM, Reg. Pol. Verkeerscommissie VVN, RWS Dir. Utrecht, CAD	
Voor- meting	8 contr.teams n=1212	6 contr.teams n=1005	6 contr. teams n=1363	3 contr. teams n=1616	6 contr. teams n=985
Na- meting	8 contr.teams n=1337	6 contr.teams n=1288	6 contr. teams n=1542	3 contr. teams n=1443	5 contr. teams n=927
Omvang toezicht	80.000 autom. gecontr.= 1 op 25 inwoners	64.000 autom. gecontr. = 1 op 20 rijbewijsbez.	87.000 autom. gecontr. = 1 op 13 rijbewijsbez.	9000 autom. gecontr. = 1 op 60 rijbewijsbez.	8022 autom. gecontr. = 1 op 50 rijbewijsbez.
Publi.	???	startmanifest. 2 symposia, actiekran- t, radiospotjes, 5000 posters, stickers op bussen, beloningsactie, pers, radio	themamiddag, actiekran- t, radiospotjes, demonstratie ademtesters campagneborden, beloningsactie, art huis-aan- huisbladen	nieuwsbrief ROV Utrecht, dagelijkse radiospotjes, advertenties in regionale dagblad publ. in huis- aan- huisbladen, folders sandwichborden, stickers	persberichten massamedia, berichten locale radio/tv, in lan- delijke dagbladen en huis-aan-huis bladen
Effect	aandeel autom. met strafbaar BAG (≥0,5 pr.) met 1/3 omlaag, aandeel autom. met hoog BAG (≥ 0,8 prom.) gehalveerd	geen merkbaar effect op alc.- gebruik, aandeel autom. strafbaar BAG. gestabiliseerd rond 4,5%	geen merkbaar effect op alc.- gebruik, aandeel autom. strafbaar BAG licht gedaald van 4,2% tot 3,7%	geen merkbaar effect op alc.- gebruik; kleine daling lichte overtreders, maar kleine stij- ging zware over- treders	geen merkbaar effect op alc.- gebruik; 7,4% van autom. heeft strafbaar BAG

Betekenis afkortingen: CAD = Consultatiebureau Alcohol en Drugs; GP = gemeentepolitie; OM = Openbaar Ministerie; RP = Rijkspolitie; RWS = Rijkswaterstaat; autom. = automobilist; rijbewijsbez. = rijbewijsbezitters ; prom. = promille.

Tabel 5. *Overzicht van opzet, uitvoering en resultaten van de alcoholcampagnes in Noord-Brabant, Utrecht en Amsterdam (Bronnen: Mathijssen, 1990, 1991a, 1991b, 1992d en Barendregt & Mathijssen, 1991d).*

### *Motivatie van de politie*

Mathijssen laat zich over het algemeen positief uit over de motivatie en de organisatie van het politiepersoneel dat betrokken is bij de alcoholcontroles. Tegelijkertijd constateert hij dat bij enkele korpsen de efficiëntie van het controleren wel beter kan: ‘..onwennigheid ten aanzien van de controlemethode en de vereiste samenwerking tussen de districten’ (Mathijssen, 1991, p. 11) ‘Bij het observeren van de politie zijn wel duidelijke verschillen tussen de controleteams geconstateerd in de handigheid bij het hanteren van de ademtesters op straat.’ (Mathijssen, 1990, p. 11).

De motivatie van het uitvoerend personeel is niet altijd optimaal. ‘De indruk bestaat dat een deel van de hier geschetste problemen voorkomen hadden kunnen worden door een betere organisatie, c.q. motivatie van sommige controleteams... Met name de lijfelijke aanwezigheid van de politie-coördinator op straat bleek een sterk positieve invloed te hebben op de zorgvuldigheid waarmee de controles werden uitgevoerd. Waarschijnlijk heeft de betrekkelijk korte voorbereidingstijd sommige controleteams parten gespeeld’ (Mathijssen, 1992, p. 12).

### *Aanbevelingen*

Mathijssen (1991, 1992) komt tot een aantal aanbevelingen om de efficiëntie van het toezicht op rijden onder invloed te verbeteren:

1. Geplande controles in weekendnachten en andere perioden met veel overtreeders door kleine teams van drie à vier personen, die ongeveer elke drie kwartier van locatie wisselen. Grote statistische teams bestrijken een veel kleiner gebied en zijn door rijders onder invloed gemakkelijk te omzeilen. Bovendien is er laat in de nacht voor grote teams in het algemeen veel te weinig verkeersaanbod. Dat kan er toe leiden dat de controle wordt beëindigd op een tijdstip waarop juist de hoogste percentages rijders onder invloed te verwachten zijn.
2. Vervoer van verdachten naar het bureau en de afhandeling aldaar door anderen dan de leden van het controleteam. Het controleteam kan dan op straat blijven, de enige plaats waar het een generaal preventief effect kan hebben op het drinkgedrag van de verkeersdeelnemers.
3. Willekeurige (dus niet per se alle) verkeersdeelnemers staande houden en elke staande gehouden verkeersdeelnemer een blaastest afnemen. Deze werkwijze staat bekend als de aselechte methode.
4. Continuïteit van het toezicht over het gehele jaar. Als een politiekorps gedurende een korte periode van het jaar (bijvoorbeeld rond de jaarwisseling) toezicht uitoefent, zal dat bij het publiek snel bekend zijn en hebben rijders onder invloed gedurende de rest van het jaar in feite een vrijbrief.
5. Aanvullend toezicht op alcoholgebruik op dagen en tijdstippen met ook toezicht op dagen en tijdstippen met betrekkelijk weinig alcoholgebruik. Dit kan bijvoorbeeld plaatsvinden door surveillanceteams, maar ook via selectieve controles of in combinatie met snelheids- of gordelcontroles.
6. Het gebruik van selectie-apparatuur die een exacte BAG-uitslag geeft, zodat politie-ambtenaren de mogelijkheid hebben lichte overschrijdingen van de wettelijke limiet (BAG-waarden tussen 0,51 en 0,69 promille) op straat te constateren. Worden dergelijke lichte overschrijdingen geconstateerd, dan kunnen in ieder geval bestuurders kort worden aangesproken op hun alcoholgebruik, daarnaast wordt aanbevolen om het de politie toe te staan dat zij in die gevallen als preventieve veiligheidsmaatregel een rijverbod van enkele uren oplegt.
7. Publiciteit rond het toezicht, gericht op het vergroten van de subjectieve pakkans.



8. Het beter volgen van ontwikkelingen in het rijden onder invloed door per controlepunt en per tijdstip de aangetroffen percentages overtreders te registreren.
9. Verlaging van de werkdruk bij het controleren op rijden onder invloed door samenwerking met andere korpsen of groepen, inzet van stagegroepen, inzet van reservisten en combinatie van alcoholtoezicht met ander verkeerstoezicht.
10. Systematische alcoholcontroles bij ongevallen; dit kan een generaal preventief effect hebben, mits het publiek daarover uitgebreid wordt geïnformeerd. Bovendien wordt de registratie van alcoholongevallen er aanzienlijk door verbeterd

## 2.8. Het drie-speerpuntenproject

### *De opzet van het project*

In 1987 werd door de toenmalige Directie Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het initiatief genomen om een gecoördineerd verkeersveiligheidsproject op te zetten in de provincie Overijssel. De ervaringen met deze proef zouden eventueel verwerkt moeten worden in een soort draaiboek dat vervolgens in andere provincies ook van nut zou kunnen zijn bij het opzetten van soortgelijke projecten. Het drie-speerpuntenproject (hierna aangeduid als DSP) werd in de periode 1989 en 1990 in de provincie Overijssel uitgevoerd. Het DSP werd georganiseerd in een samenwerkingsverband tussen de landelijke overheid en alle organisaties en instanties die betrokken zijn bij het verkeersveiligheidsbeleid in de provincie Overijssel. Het ROV Overijssel was de primair verantwoordelijke organisatie. 'Kenmerkend voor het project is dat het zich in eerste instantie op lokale 'intermediairs' (i.e. gemeenten, politiekorpsen en VVN-afdelingen) heeft gericht teneinde die er toe te brengen zelf, binnen het kader van het DSP, publiekgerichte acties te verzorgen. Vanuit het project zijn deze intermediairs gestimuleerd (zowel rechtstreeks als via hun landelijke organisaties en instellingen), om op lokaal niveau de centraal geïnitieerde acties te ondersteunen en die met eigen actie-bijdragen aan te vullen' (Modde & Veling, 1990; p. 3). Van alle gemeenten in Overijssel werden steeds drie instanties (gemeente, VVN en politie) benaderd om mee te werken aan de campagne. Uiteindelijk verleenden 13 gemeenten, 17 politiekorpsen en 17 VVN-afdelingen hun medewerking. Per speerpunt werd een concrete, meetbare taakstelling geformuleerd. De taakstelling omtrent het gebruik van alcohol in het verkeer was de volgende: 'Het verhogen van het percentage automobilisten dat niet onder invloed van alcohol rijdt, tot 90%, binnen een periode van drie jaar, eveneens gerekend vanaf 1989' (Modde & Veling, 1990, p. 4).

### *De opzet van de alcoholcampagne*

Het centrale thema van de alcoholcampagne was de zogenaamde nul-promielbelofte: dat wil zeggen de belofte dat men voor het komende jaar niet als automobilist of als (brom)fietser aan het verkeer zal deelnemen na het gebruik van alcohol. In de campagne werd gebruik gemaakt van het nul-promiel-campagne voorlichtingsmateriaal van het ROV Overijssel en van het 'Ik rij alcoholvrij' materiaal van VVN.

In de periode 18 december 1989 tot 12 januari 1990 werden nul-promiel-manifestaties gehouden in 12 Overijsselse gemeenten: Bentelo, Enschede, Hengelo, Kampen, Nieuwleusen, Oldenzaal, Schalkhaar, Steenwijk,

Vollenhove, Weerselo, Wierden, Zwolle. Tijdens deze manifestaties werd de alcoholrijsimulator van VVN gedemonstreerd, werden er tentoonstellingen over alcohol en verkeer gehouden, en werd er gelegenheid gegeven tot het ondertekenen van de nul-promiel-beloofte.

Naast de nul-promiel-manifestaties werd ook in uitzendingen van het regionale radiostation Radio Oost aandacht gewijd aan de campagne en werd ook tweemaal een grote advertentie geplaatst in de regionale dagbladen. Deze advertenties werden gefinancierd door een Overijsselse verzekeringsmaatschappij.

#### *De opzet van het toezicht*

Volgens de onderzoekers werd bewust ervoor gekozen om tijdens de campagne het zwaartepunt te leggen op de boodschap van de nul-promiel-beloofte. Het politietoezicht werd door de campagneleiding van secundair belang geacht. Volgens de onderzoekers is een dergelijke prioriteitenstelling goed te verdedigen. Immers, 'men erkent de verkeersgevaarlijkheid van rijden onder invloed en men acht rijden onder invloed in het algemeen onacceptabel voor anderen en voor zichzelf, wat betekent dat aan alle voorwaarden voor gedragsverandering en -behoud is voldaan' (Modde & Veling, 1990, p. 19). De redenering is dus dat de maatschappelijke norm ten opzichte van alcoholgebruik in het verkeer al zodanig streng is dat een verhoging of verscherping van het politietoezicht eigenlijk niet veel meer bijdraagt.

De belangrijkste rol van het politietoezicht is volgens de onderzoekers het versterken van de effecten van voorlichting: '...voorlichting zoveel mogelijk gepaard dient te gaan met politietoezicht, al was het alleen maar omdat de politie uit voorlichtingskundig oogpunt gezien kan worden als een betrouwbare (en daardoor goede) 'boodschapper' (Modde & Veling, 1990, p. 19). De onderzoekers leggen dus sterk de nadruk op de communicatieve aspecten van de campagne (het overbrengen van de boodschap) en minder op het pure handhavingsaspect (het afschrikken van de burger om te rijden na gebruik van alcohol door vergroting van de pakkans).

Tijdens de opzet van de alcoholcampagne bleek echter dat de Rijkspolitie niet bereid was om vóór de uitvoering van de politie-acties data en locaties van de geplande alcoholcontroles te leveren, en dat de overige politiekorpsen in Overijssel zich niet vooraf wensten vast te leggen wat betreft het uitvoeren van alcoholcontroles. Dit had tot gevolg dat er geen afstemming heeft plaatsgevonden tussen voorlichtingsactiviteiten en controlelocaties en -data.

Het bleek dat de Rijkspolitie ten tijde van de voorlichtingscampagne geen grootscheepse alcoholcontroles heeft gehouden op locaties waar op dat moment de nul-promiel-caravaan aanwezig was. Over de alcoholcontroles van de korpsen van de gemeentepolitie ten tijde van de campagne waren geen gegevens voorhanden.

De onderzoekers presenteren enkele gegevens over het niveau van het toezicht van de Rijkspolitie op rijden onder invloed in de provincie Overijssel. In 1989 waren er 5834 voertuigen staande gehouden; 63% van de bestuurders werd bij deze controles ook een blaastest afgenomen. In de eerste twee maanden van 1990 werden er 1381 voertuigen staande gehouden waarbij 78% van de bestuurders een blaastest moest ondergaan. Het principe 'iedereen blazen' werd door de Rijkspolitie niet altijd gehanteerd: 'vrouwen en oudere mensen werden meestal, na een ontkennend antwoord op de vraag of ze wat gedronken hadden, doorgelaten' (Modde & Veling,

1990, p. 23). Wel is het zo dat dit principe in 1990 meer werd toegepast in dan in 1989.

### *Resultaten*

De onderzoekers gaan in op de effecten van het DSP op het rijden onder invloed aan de hand van een vergelijking van de BAG-percentages in het jaar 1988 met de BAG-percentages in de eerste twee maanden van 1990, tijdens welke de voorlichtingscampagne nog in volle gang was (zie Tabel 6).

	(1) aantal staande gehouden voertuigen	(2) percentage dat heeft moeten blazen	(3) 0-0,5	(4) BAG 0,5-0,8	(5) >0,8
1988	6633	28	87,8	4,5	7,7
1989	5834	63	95,7	1,8	2,5
1990 (jan.+febr)	1381	78	95,5	1,8	2,7

Tabel 6. *Resultaten alcoholcontroles Rijkspolitie in Overijssel (Bron: Modde & Veling, 1990).*

Wat opvalt is dat er geen gegevens worden gepresenteerd over het percentage automobilisten met 0,0 promille, terwijl de van te voren bepaalde taakstelling juist wel op dit percentage betrekking heeft. De onderzoekers geven de volgende toelichting op deze omissie. 'Met de apparatuur van de politie kon geen onderscheid worden gemaakt tussen de BAG-klassen 0 en >0-0,5 promille waardoor evaluatie van het streefbeeld (90% zonder alcohol) op basis van objectieve metingen onmogelijk is (overigens bleek deze beperking al bij het vooronderzoek)' (Modde & Veling, 1990, p. 32).

Uiteindelijk concluderen de onderzoekers dat de resultaten van de objectieve metingen zich niet lenen voor de evaluatie van de taakstelling en dat de beschikbare resultaten hoogstens aangeven dat het rijden onder invloed in 1990 niet veranderd lijkt in vergelijking met 1989.

## 2.9. Een alcohol/verkeersproject in Drenthe

Op 1 oktober 1989 werd door de politie en het OM in het arrondissement Assen een alcohol/verkeersproject in de provincie Drenthe gestart. Het belangrijkste doel van dit project was het terug dringen van het rijden onder invloed door het opvoeren van de subjectieve pakkans. Cozijn & Kouwenberg (1993) rapporteren over de resultaten van dit project.

Het project werd als volgt gepland:

1. Gedurende een periode van vijf jaar zou het aantal voor een alcoholcontrole staande te houden bestuurders gebracht en gehandhaafd worden op een aantal dat overeenkomt met 20% van de Drentse bevolking.
2. Er zou een verscherping plaatvinden van het invorderingsbeleid van rijbewijzen na betrappen op rijden onder invloed.
3. De strafrechtelijke afdoening zou versneld worden zodat in principe alle zaken binnen tien weken na pleegdatum door middel van een transactie zijn afgedaan of door de rechter zijn behandeld ('lik-op-stuk' beleid).

In het onderzoeksrapport gaan de auteurs in op de resultaten van een telefonische ondervraging van Drentse automobilisten en van een controlegroep van Gelderse en Zeeuwse automobilisten. De personen uit deze steekproeven werden begin 1990 en een jaar later in 1991 ondervraagd. Helaas verstrekken de auteurs geen objectieve gegevens over wat er van de plannen voor het alcohol/verkeersproject in de praktijk is terecht gekomen.

#### *Opzet van het onderzoek*

Bij de voormeting werden 816 automobilisten uit de provincie Drenthe en 407 automobilisten uit de provincies Gelderland en Zeeland ondervraagd. Bij de nameting werden dezelfde personen opnieuw ondervraagd. Daarbij bleek dat 281 personen hun medewerking aan het onderzoek niet wensten te continueren of niet bereikt konden worden. Er was dus sprake van een totale uitval van 23%, waarvan 22% uit de Drentse groep en 25% uit de Gelders/Zeeuwse groep. De groep uitvallers verschilde wat betreft de verdeling naar geslacht en leeftijd nauwelijks van de responsgroep. Ook wat betreft de houding ten opzichte van het rijden onder invloed, de geschatte pakkans en de vraag of men in het jaar voorafgaand aan de ondervraging wel eens aangehouden was voor een alcoholcontrole, werden geen significante verschillen tussen de uitvalgroep en de responsgroep gevonden. De groep uitvallers week wel af van reponsgroep wat betreft de frequentie van het autogebruik en het jaarlijks aantal verreden kilometers: de uitval was het grootst onder degenen die minder frequent gebruik maakten van hun auto of jaarlijks minder dan 5000 km rijden.

#### *Resultaten*

Op de vraag of men de afgelopen 12 maanden wel eens was staande gehouden voor een alcoholcontrole antwoordde in 1990 8% van de Drentse ondervraagden bevestigend en in 1991 11%. Een dergelijke significante toename deed zich niet voor bij de controlegroep van Gelderse en Zeeuwse ondervraagden (daar bleef het bij 7% die in beide jaren bevestigend antwoordde op deze vraag). Of het aantal alcoholcontroles door de Drentse politie ook werkelijk is toegenomen, kan echter niet zonder meer uit de ondervraging van automobilisten worden afgeleid.

Als er al een intensivering van het toezicht op alcoholgebruik in Drenthe had plaatsgevonden, dan leidde dit in ieder geval niet tot een vergroting van de subjectieve pakkans. In Drenthe was in 1990 48% van mening dat de pakkans klein of zeer klein was, en in 1991 52%. Meer concreet was in 1990 29% van de Drentse automobilisten van mening dat de pakkans bij rijden onder invloed hooguit 1 op 100 was, terwijl een jaar later dat oordeel bij 37% werd aangetroffen. Deze verschuivingen waren statistisch significant, terwijl in de rest van Nederland geen sprake was van dergelijke significant verschillen tussen beide jaren.

Er werd ook de vraag gesteld hoe regelmatig men de afgelopen tijd zelf een auto had bestuurd, terwijl men minstens drie glazen alcoholhoudende drank had gedronken. De antwoorden op deze vraag in 1990 en in 1991 laten geen significante verschuivingen zien in het zelfgerapporteerde rijden onder invloed, niet in Drenthe en niet in Gelderland en Zeeland. Er werd dus geen aanwijzing gevonden dat het project iets heeft veranderd aan het rijden onder invloed van automobilisten in Drenthe.

Er werden wel enige aanwijzingen gevonden dat er bij de Drentse automobilisten een verandering van houding had plaatsgevonden ten aanzien van het rijden onder invloed. Aan de respondenten werd de volgende

uitspraak voorgelegd: 'Autorijden als je een borreltje gedronken hebt moet kunnen'. Buiten Drenthe steeg het percentage automobilisten dat het eens was met deze uitspraak van 12% in 1990 naar 16% in 1991. Deze toename was statistisch significant. Ook in Drenthe zelf was er een kleine toename in het aandeel ondervraagden dat het eens was met deze uitspraak (van 10% naar 12%), maar deze toename was statistisch niet betekenisvol. De onderzoekers trekken de conclusie dat het 'alcohol-verkeersproject' ervoor heeft gezorgd dat de negatieve ontwikkeling in Gelderland en Zeeland niet heeft plaatsgevonden in Drenthe. Verder werd ook gevonden dat Drentse automobilisten in 1991 geneigd waren een lagere (strengere) grens voor het alcoholgebruik in het verkeer (in het algemeen en voor zichzelf) te hanteren dan in 1990. Een dergelijke ontwikkeling werd niet gevonden bij de Gelderse en Zeeuwse automobilisten.

Samengevat: Het uitgevoerde onderzoek heeft helaas geen gegevens geleverd over het feitelijk uitgevoerde toezicht in Drenthe. Als er al een intensivering van het Drentse toezicht op alcoholgebruik in het verkeer had plaatsgevonden, dan heeft deze volgens enquêtegegevens in ieder geval niet geleid tot een verhoging van de subjectieve pakkans (integendeel zelfs), evenmin tot een vermindering van het rijden onder invloed. Wel werden enige aanwijzingen gevonden dat de houding ten opzichte van het rijden onder invloed zich minder ongunstig heeft ontwikkeld bij de Drentse automobilisten dan bij de Zeeuwse en Gelderse. De auteurs hebben verder geen aanbevelingen gedaan over het project, het toezicht of de evaluatie van het project.

## 2.10. Een successtory in Zwolle?

In 1992 werd er door de Gemeentepolitie Zwolle speciale halfuurscontroles op alcoholgebruik in het verkeer gehouden. De afdeling Voorlichting van de Gemeentepolitie Zwolle spreekt over deze actie in termen van een heuse 'successtory'! Over het project is een evaluatierapport verschenen (Regiopolitie IJsselland en de Algemene Politiedienst, 1992)

De volgende doelstelling werd geformuleerd voor de actie: De burgers van Zwolle moeten een verhoogde aandacht voor het alcoholgebruik in het verkeer ondervinden. Dat moet een vermindering van het alcoholgebruik in het verkeer opleveren.

Het project liep van 1 december 1991 tot en met 1 maart 1992 en sloot aan bij de provinciale alcoholcampagne die in dezelfde periode werd gevoerd door het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel.

### *De opzet van het toezicht*

In eerdere jaren werden de alcoholcontroles in Zwolle toegespitst op de perioden rond de feestdagen. In de nieuwe opzet werden er iedere dag, op verschillende tijden en plaatsen alcoholcontroles uitgevoerd. Specifieke doelgroepen van de preventieve benadering waren de bezoekers van wijk- en sportkantines. De wijk- en sportverenigingen met een kantinefaciliteit werden middels een persoonlijke brief van de commissaris van de politie op de hoogte gebracht van de aanstaande alcoholacties.

Tijdens de actieperiode werd er per dag twee half uur controles uitgevoerd, één in de middagdienst (15.00-23.00 uur) en één in de nachtdienst (23.00-07.00 uur). De aselecte controles vonden plaats binnen het bestaande dienstrooster en de beschikbare sterkte. Tijdens elke controle werd minstens een half uur effectief gecontroleerd. De controles spitsten zich

toe op die plaatsen waar alcoholgebruik verwacht kan worden (cafés, discotheken, buurthuizen, sportkantines).

In de drie maanden van het project werden in totaal 162 halfuurscontroles uitgevoerd, waarbij 2223 blaastesten werden afgenomen en tegen 93 (4,1% van de 2223 gecontroleerden) bestuurders proces-verbaal werd opgemaakt. Naast de halfuurscontroles werden er ook drie grotere controles gehouden, twee op de vrijdagavond en -nacht en één op de vrijdagmiddag. Aan deze grote controles werd in totaal 307 mensuren besteed tijdens welke 1027 voertuigen werden gecontroleerd en tegen 16 bestuurders (1,5%) proces-verbaal werd opgemaakt.

#### *Resultaten*

Het beschikbare cijfermateriaal besloeg een te korte periode voor het doen van betrouwbare uitspraken over de effecten van het project op het alcoholgebruik in het verkeer. De cijfers die wel beschikbaar waren, gaven in elk geval geen aanwijzing voor een vermindering van het alcoholgebruik in het verkeer. In het rapport wordt nog het volgende opgemerkt. 'Afgaande op sleutelpersonen en bestuurders lijkt er een tendens waarmeembaar van een afnemend alcoholgebruik. De meetmethode teneinde deze vaststelling te doen (interviews) is uiteraard zeer dubieus en mag in termen van significantie dan ook niet als bewijs dienen. Bovendien is aan het begin van de actieperiode gesteld, dat er gemeten wordt op het niveau van activiteiten. Vooral het laatste deel vereist effectmeting. Hiervoor dienen echter nog 'goede' meetinstrumenten ontwikkeld te worden' (Regiopolitie IJsselland en Algemene Politiedienst, 1992; p. 11).

De laatste uitspraak in het citaat wekt enige verbazing gezien in het licht van de via onderzoek vergaarde kennis over het meten van het alcoholgebruik in het verkeer (bijv. Mathijssen, 1993a). Men zou denken dat de 'goede' meetinstrumenten voor het nagaan van het alcoholgebruik in het verkeer wel ongeveer bekend zijn, en dat het in de kern van de zaak meer gaat om de consequente toepassing van deze meetinstrumenten (waarvoor tijd en geld nodig is) dan om de 'ontwikkeling' ervan.

Het project werd door de politie in gunstige zin geëvalueerd getuige het volgende citaat: 'In gesprekken met sleutelpersonen en uit de dagelijkse controles blijkt dat de actie door de ruime publiciteit zowel vooraf als tussentijds breed in de Zwolse samenleving bekend is geworden. Veel bestuurders bleken op de hoogte te zijn van de actie en naarmate de actie in de tijd vorderde bleek de bekendheid met de actie toe te nemen. De ondersteuning van de voorlichtingscampagne door middel van de half uur controles lijkt in preventieve zin succesvol te zijn. Dit gegeven wordt niet ondersteund door cijfermateriaal, maar vindt zijn bewijs in de vele interacties met de betreffende bestuurders. In die zin kan het eerste gedeelte van de doelstelling als redelijk geslaagd beschouwd worden'.

Kortom, politiemensen kunnen de ervaring hebben, met name ook door feitelijke contacten met het publiek, dat ze op de goede manier bezig zijn. Een strict wetenschappelijke maatstaf hanteren en concluderen dat er geen bewijs is voor enig effect van het gehouden toezicht, getuigt dan van een wat eenzijdige kijk op zaken. Wel is het zo dat bij een langere looptijd van het project de wetenschappelijke maatstaf toch weer zwaarder gaat wegen. Politiemensen kunnen naar hun eigen inzicht en ervaring goed bezig zijn, maar op de langere termijn zouden deze subjectieve inschattingen ook ondersteund moeten worden door objectieve gegevens.

## 2.11. De actie '1 op 4'

De afdeling Verkeer van de Rijkspolitie district Nijmegen hield zich in de periode april '89 t/m januari '93 bezig met een projectmatige aanpak van het rijden onder invloed. De actie 'één op vier' was erop gericht één op vier rijbewijsbezitters in het actiegebied Gelderland-Zuid te controleren op alcoholgebruik in het verkeer. In het 'Eindrapport Actiejaar 92/93' wordt verslag gedaan van de resultaten van dit project (Rijkspolitie Nijmegen, 1993)

### *De opzet van het toezicht in het vierde actiejaar*

In het vierde actiejaar werden in het kader van de projectmatige aanpak alcoholcontroles verricht van juli 1992 tot en met januari 1993. Evenals in voorgaande actiejaar heeft de politie bij alle bestuurders die na de selectie op straat positief bevonden waren, de leeftijd, geslacht en de lokatie waar alcohol genuttigd was, geregistreerd. Op het registratieformulier werden vijf categorieën locaties waar alcohol te nuttigen was, onderscheiden: 1. horeca; 2. sportkantine; 3. club of buurthuis; 4. tijdens een evenement; 5. privé thuis; 6. privé elders.

Tabel 7 geeft een overzicht van de planning en de uitvoering van de alcoholcontroles in deze periode.

Gemeenten	Aantal rijbewijsbezitters	Geplande blaasproeven	Correctie planning i.v.m. afvallen februari	Verrichte ademtests	Over/tekort
Ammerzoden	2.129	532	466	420	-46
Hedel	1.971	493	431	398	-33
Beuningen	11.119	2.780	2.433	2.072	-361
Heteren	4.240	1.060	928	532	-396
Elst	8.916	2.229	1.950	1.757	-193
Maasdriel	4.335	1.084	949	757	-192
Totaal	32.710	8.178	7.156	5.936	-1.221

Tabel 7. *Overzicht gegevens actie '1 op 4' in het actiejaar 1992-1993.*

Zoals we kunnen zien in Tabel 7 vond ongeveer 17% van de geplande blaastesten in het actiejaar '92-'93 geen doorgang. De auteurs van het eindrapport schrijven dit toe aan de reorganisatie en de opheffing van de afdeling Verkeer in het district Nijmegen. Daardoor werden veel mensen met andere taken belast en was er ook een uitstroom van personeel naar andere regio's. Verder was de op handen zijnde opheffing van de afdeling Verkeer en de herplaatsing van het personeel niet bevorderlijk voor een optimale motivatie.

Over de operationele kant van de zaak valt nog het volgende te melden. Voor de 5936 blaastesten die in het vierde actiejaar zijn afgenomen werden in totaal 314 mensuren en 141.30 onregelmatigheidsuren<sup>3</sup>. Tellen we

<sup>3</sup> De inconveniënten of de onregelmatigheidsuren betreffen de uren die de afdeling Verkeer extra heeft gedraaid ten behoeve van de actie. Hierbij werden geen zondaguren geteld, omdat die al waren gepland.

metingen en onregelmatigheidsuren samen, dan komen we uit op een gemiddelde van 13 blaastesten per minuut. De materiële kosten voor het toezicht in het vierde actiejaar bedroegen f 8800,- waarvan f 4855,- voor Dräger ademtesters, f 3043,- voor mondstukjes en f 902,- voor inconvenienten.

*De resultaten over de gehele actieperiode*

In Tabel 8 volgen de resultaten over de gehele actieperiode van 4 jaar.

Periode	Aantal blaastests	Ademanalyses	Art. 26ers
april '89-dec. '89	10.343	152 (=1,5%)	79 (=0,77%)
maart '90-feb. '91	15.450	144 (=0,9%)	81 (=0,52%)
mei '91-april '92	13.221	85 (=0,64%)	66 (=0,50%)
juli '92-jan. '93	5.936	32 (=0,54%)	24 (=0,40%)

Tabel 8. *De resultaten van vier jaren actie tegen rijden onder invloed.*

*Aanbevelingen*

Op grond van vier jaren ervaring met de actie '1 op 4' werden de volgende aanbevelingen gedaan:

1. Het motiveren van het uitvoerende politiepersoneel moet plaatsvinden voordat de plannen voor het toezicht aan de buitenwereld worden prijsgegeven.
2. Continue terugkoppeling van resultaten aan de uitvoerende politiemensen is erg belangrijk. Een tip in dit verband is het gebruik van een alcoholthermometer en een actiebord.
3. Bij de samenwerking tussen verkeersdienst en plaatselijke politie is het van belang om een goede regelmatige communicatie tot stand te brengen, bijv. door maandelijkse summiere rapportages.
4. De doelen en termijnen van een actie dienen overzienbaar te blijven. Dit kan o.a. gebeuren door doelen en termijnen te formuleren voor een periode van niet langer dan een jaar.
5. Het selectiemateriaal op straat dient goed te werken. Niets werkt zo demotiverend als een weigerachtig selectiemiddel op straat.
6. Er dient voldoende tijd gereserveerd te worden voor de afwerking van een project. De verslaglegging is erg belangrijk en de daarvoor benodigde tijd kan gemakkelijk onderschat worden door mensen van de werkvloer.
7. De gegevens die worden geleverd door de uitvoerende politiemensen dienen nauwgezet en nauwkeurig gecontroleerd te worden. De uitvoerende mensen dienen ook rechtstreeks erop aangesproken te worden als er manco's in deze gegevens worden aangetroffen.

**2.12. Samenvatting en aanbevelingen**

Middels ervaringen in Den Haag en in Leiden is er een strategie van toezicht op het rijden onder invloed uitgekristalliseerd, die op hoofdlijnen algemeen wordt geaccepteerd en in groeiende mate wordt toegepast door de korpsen in Nederland.

De kern van dit model is dat automobilisten willekeurig worden staandegehouden op tijdstippen waarvan bekend is dat er veel wordt gereden onder invloed, en dat vervolgens bij alle staande gehouden automobilisten een blaastest wordt afgenomen. Het aanbevolen testen van willekeurige



verkeersdeelnemers stuitte in het begin nog wel op enig verzet binnen de sommige geledingen van de politie-organisatie, maar is inmiddels een algemeen geaccepteerd uitgangspunt.

Hieronder volgen een aantal praktische aanbevelingen die specifiek van toepassing zijn op rijden onder invloed. In Hoofdstuk 6 van dit rapport worden praktische aanbevelingen gegeven die meer algemeen van toepassing zijn op het toezicht, ongeacht het verkeersgedrag waarop toezicht wordt gehouden. (De in par. 2.7 gedane aanbeveling ten aanzien van de afstelling van de elektronische ademtesters heeft betrekking op een terrein waarover de politiekorpsen geen beslissingsbevoegdheid hebben. Daarom worden deze aanbeveling hier ook niet overgenomen.)

Overigens kan er verschil van mening blijven bestaan over hoe een aanbeveling in de praktijk dient te worden ingevuld. De aanbeveling om het toezicht te concentreren op tijden waarop veel wordt gedronken en ook veel wordt gereden, wordt veelal vertaald naar veel toezicht in de weekendavonden en -nachten. Sommige korpsen controleren echter ook veel buiten de weekenddagen. Kennis van de actuele lokale situatie blijft noodzakelijk om optimaal invulling te geven aan elke aanbeveling.

#### *Praktische aanbevelingen*

1. Continuïteit van het toezicht over het gehele jaar. Als een politiekorps gedurende een korte periode van het jaar (bijvoorbeeld rond de jaarwisseling) toezicht uitoefent, zal dat bij het publiek snel bekend zijn en hebben rijders onder invloed gedurende de rest van het jaar in feite een vrijbrief.
2. Publiciteit rond het toezicht, gericht op het vergroten van de subjectieve pakkans.
3. Op een standplaats houden controleteams *willekeurig* automobilisten staande ongeacht vermoedens over het alcoholgebruik.
4. Bij iedere staande gehouden automobilist wordt een blaastest afgenomen.
5. Belangrijk is dat de controles een *onvoorspelbaar* karakter hebben. Een goede manier om dit te bereiken is om de controleteams per uur van *standplaats te laten wisselen*.
6. Het is belangrijk dat potentiële overtreders het idee hebben dat de politie regelmatig controleert op tijdstippen waarop veel mensen, inclusief zichzelf, drinken en vervolgens rijden onder invloed. Daarom is van controles in de weekendnachten (*vrijdag, zaterdag- en zondagnacht van 22.00-4.00 uur*) het grootste preventieve effect te verwachten. Daarnaast is het belangrijk om te voorkomen dat potentiële overtreders tot de mening geraken dat er voorspelbare patronen in het toezicht zijn. Vanuit die gedachte is het aan te bevelen de controles af en toe af te wisselen met controles op andere dagen of tijdstippen. Het regelmatig of uitsluitend controleren op andere tijdstippen dan op de weekendnachten is *niet* aan te raden.
7. Het verdient aanbeveling te werken met relatief *kleine controleteams* (drie à vier politiemensen), en om het vervoer van overtreders naar het bu-

reau te laten geschieden door een apart team van twee mensen. Met tien politiemensen kan er als volgt gewerkt worden. Vroeg in de avond kunnen er controles uitgevoerd worden door twee teams van vijf man. Na het betrappen van de eerste art. 26-er kunnen twee politiemensen het vervoer naar het bureau verzorgen en twee politiemensen werken aan de verdere afhandeling van het bureau. Als er op één avond gewerkt wordt met een controleteam van 20 mensen, dan is zeker aan te bevelen dit team op te splitsen in vier of vijf kleinere teams, vooral later op de avond wanneer de kans op het pakken van overtreeders toeneemt.

8. De *opvallendheid* van de controles is een belangrijke factor bij het bewerkstelligen van een preventief effect. Staande controles zijn een noodzaak omdat deze controles veel opvallender zijn dan rijdende controles (en omdat met staande controles meer blaastesten kunnen worden afgenomen). Daarnaast kan de opvallendheid van controles vergroot worden te controleren op plaatsen met een groot verkeersaanbod, te controleren in de omgeving van taxistandplaatsen, door te werken met retroreflecterende borden met de tekst 'Alcoholcontrole' langs de weg op te stellen, en door ook de politiebussen en -wagens uit te rusten met borden met deze tekst.

9. Controles met een sterk opvallend karakter zijn vooral belangrijk als het verkeersaanbod op de middag of vroeg in de avond tamelijk groot is, zodat veel potentiële overtreeders het toezicht waarnemen. Later op de avond en in de nachtelijke uren neemt het verkeersaanbod af en rijden er ook verhoudingsgewijs meer feitelijke overtreeders. Tijdens deze nachtelijke tijdstippen mag de opvallendheid van de controles er niet toe leiden dat de controle op het laatste moment nog omzeild kan worden.

10. Standplaatsen moeten zeker een voldoende verkeersaanbod hebben. Daarnaast moeten er voldoende parkeermogelijkheden zijn voor de politiebussen en voor auto's van staandegehouden automobilisten.

11. Een controleteam wordt geadviseerd om de uitslagen van de blaastests bij te houden in een *logboek*. Dit logboek bevat informatie over dag, tijdstip en standplaats van elke controle te zamen met de resultaten van de controle in termen van aantal staandehoudingen, aantal afgenomen blaastests, en aantal automobilisten dat na de uitslag van de blaastest naar het bureau werd vervoerd. De gegevens uit deze logboeken kunnen gebruikt worden voor de interne en externe voorlichting.

12. Het transportteam dient over een checklist te beschikken waarop de personalia van de verdachte, het kenteken van de auto van de verdachte, het tijdstip van de staandehouding en het tijdstip van de ademanalyse op het bureau aangegeven kunnen worden.

13. De soms gegeven aanbeveling om tijdens twee perioden van minstens drie maanden geïntensiveerd toezicht te houden, is te vaag. Meer specifiek kan worden gesteld dat het toezicht geconcentreerd moet zijn op die momenten dat de problematiek duidelijk aan de orde is of verergert, en dat intensief toezicht voorlopig teruggebracht kan worden naar een lager onderhoudsniveau zodra als gewenste effecten zijn bereikt. Deze flexibele toezichtstrategie vereist wel een regelmatige en betrouwbare registratie van het rijden onder invloed. De hiervoor gewenste registratie zou dan geïnte

greerd moeten worden in de gangbare registratie in het kader van bedrijfs-processensysteem.

14. Het idee om staandegehouden automobilisten die géén alcohol hebben gedronken, te belonen vereist wel de praktische mogelijkheid te kunnen vaststellen of een automobilist niets gedronken heeft. Het lijkt niet erg zinnig om iemand die twee of drie pilsjes heeft gedronken een auto bestuurt, een kleine attentie te geven. Met de huidig veelvuldig gebruikte ademtesters met letteraanduiding kan niet bepaald worden of iemand wel of niet alcohol tot zich genomen heeft.

Er zijn in het land ook positieve ervaringen opgedaan met beloningsacties, maar in het licht van voorgaande overwegingen is duidelijk dat men serieus moet afwegen of het de moeite waard is om de controles met de huidige ademtesters te combineren met beloningsacties.

### 3. Toezicht op snelheidsovertredingen

#### 3.1. Algemeen

Voordat wordt ingegaan op het toezicht op snelheidsgedrag, is het wellicht nuttig eerst nog eens iets te zeggen over de relatie tussen rijsnelheden en ongevallen. Daarbij moet worden vooropgesteld dat snelheid alleen niet de oorzaak is van ongevallen. Het is veelal een combinatie van factoren die voor een probleem zorgen. Het is de kunst van de automobilist om in elke situatie zijn snelheid aan te passen aan de mogelijkheden die weg, omgeving en verkeersstroom bieden. Het spreken over *de* relatie tussen snelheid en ongevallen geeft een versimpelde voorstelling van zaken.

Wel is het zo dat snelheid een factor is die zowel bij het totstandkomen van een ongeval als bij het bepalen van de ernst van de afloop ervan een kritische rol speelt. Over de relatie tussen rijsnelheid en de *kans* op een ongeval kan het volgende gesteld worden:

1. Hoe hoger de rijsnelheid, des te groter de afstand die wordt afgelegd voordat de bestuurder kan reageren op een noodsituatie.
2. Hoe hoger de rijsnelheid, des te groter de afstand die nodig is om het voertuig stilstaand te krijgen.
3. Vanwege de zgn. 'centrifugale' krachten verminderen hogere snelheden het vermogen van een voertuig om bochten veilig te nemen.

Uit punten 1 t/m 3 mag geenszins de suggestie worden afgeleid dat lagere snelheden per se altijd gunstiger zijn wat betreft de kans op een ongeval. Een automobilist die op een wegvak aanzienlijk langzamer rijdt dan de overige automobilisten, draagt ertoe bij dat de variatie in de rijsnelheden wordt vergroot. Hoe groter de variatie in rijsnelheden van een aantal automobilisten op een bepaald stuk weg, des te groter het aantal potentiële conflictsituaties en des te groter de kans op een ongeval. Lagere rijsnelheden zijn dus niet altijd veiliger rijsnelheden, zeker niet als de lagere rijsnelheden flink afwijken van de gemiddelde snelheid op een bepaald stuk weg.

Over de relatie tussen snelheid en de *ernst* van het ongeval is het volgende op te merken:

1. De botsernst neemt toe met het kwadraat van de snelheid. Wanneer een bestuurder bijvoorbeeld zijn snelheid verhoogd van 40 naar 120 km/uur dan is er een *drievoudige* toename in snelheid, maar de te verwerken botsenergie is *vernegenvoudigd*.
2. Bij hogere botsnelheden worden veiligheidsmaatregelen zoals gordels zwaarder belast waardoor deze maatregelen een minder beschermend effect hebben.

In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1991 zijn de taakstellingen voor het verkeersveiligheidsbeleid geformuleerd. Met betrekking tot het speerpunt 'snelheid' luidt de taakstelling dat in het jaar 2000 op wegen met een limiet van 80 km/uur en op verkeersstraten binnen de bebouwde kom een afname van 5-10% van de gemiddelde snelheid moet worden bereikt ten opzichte van 1985. Daarmee wordt minimaal een afname van het aantal doden met 150 en van het aantal gewonden met 2000 verwacht. Bovendien moet volgens de taakstelling ernaar worden gestreefd om in diezelfde periode het snelheidsgedrag zo te veranderen dat de 85ste percentiel van

de snelheidsverdeling niet hoger is dan de geldende snelheidslimiet, met andere woorden: van de totale groep weggebruikers rijdt 85% of meer een snelheid die niet hoger is dan de wettelijke limiet. In de recente Evaluatienota Rijsnelhedenbeleid (V&W, 1993) wordt de taakstelling wat betreft de rijsnelheden nog verder aangescherpt: In het jaar 2000 zal minstens 90% van alle weggebruikers zich op alle wegtypen dienen te houden aan de limiet.

Recent deden Oei en Mulder (1993) verslag van de resultaten van snelheidsmetingen, uitgevoerd in alle Nederlandse provincies in de maand september 1992. Deze onderzoekers vonden het volgende:

- De 85%-percentielsnelheid (de snelheid die door 85% van de rijders in de snelheidsverdeling niet wordt overschreden) ligt zo'n 10 à 26 km/uur boven de limiet.
- Het percentage overtreders varieert tussen 20% tot 56%.
- De spreiding in de rijsnelheden is met een standaard afwijking van 12 tot 16 km/uur groot te noemen.

Er kunnen diverse redenen zijn om toezicht op rijsnelheden te houden, met name normering en herbevestiging van normen, bijvoorbeeld naar aanleiding van klachten van bewoners. Als er op grote schaal snelheids-overtredingen worden begaan, rijst de vraag of het politietoezicht op rijsnelheden eveneens op grote schaal dient plaats te vinden. Maar zo eenvoudig ligt de zaak niet. Massale snelheidsovertredingen op een bepaalde weg vormen op zich niet een voldoende reden, om op die weg ook het politietoezicht op rijsnelheden aan te scherpen. Zoals in de Evaluatienota Rijsnelheden en de Leidraad voor de Verkeershandhaving is aangegeven, dient de ter plekke geldende snelheidslimiet in overeenstemming te zijn met de vorm, de functie en het gebruik van de weg. Is dat niet zo, dan is er sprake van een structureel verkeerd geregelde verkeerssituatie. In dat geval mag niet van de politie verwacht worden, dat zij via toezicht een oplossing levert voor deze situatie.

### 3.2. Toezicht op 80 km/uur-wegen in Groningen

In het kader van het landelijk demonstratieproject 'Gericht verkeerstoelicht' werden vier veldexperimenten opgezet over politietoezicht op 80 km/uur-wegen. Over de afzonderlijke experimenten is gerapporteerd door Rothengatter, Riedel en Vogel (1985) en door Riedel, De Bruin en Rothengatter (1985a; 1985b). Een samenvattend eindverslag van deze experimenten is gerapporteerd door Riedel, Rothengatter en De Bruin (1986). De resultaten van deze experimenten zijn met name voor de politie ook toegankelijk gemaakt via de brochures 'Snelheidsgedrag op 80 km wegen' (Riedel & De Bruin, 1986) en 'Toezicht op snelheid 80 km-uur wegen' (VVN, 1989). In het blad 'Verkeerskunde' zijn de resultaten van het onderzoek voor een groter publiek voor het voetlicht gebracht (Klok & Heijs, 1988). Vanwege de grote aandacht die dit onderzoek heeft ontvangen, gaan we hier wat uitgebreider in op de resultaten van dit onderzoek.

Voor de uitvoering van dit project werden regelmatig snelheidsmetingen verricht op twee provinciale wegen in de provincie Groningen: de S17 die van Groningen naar Delfzijl loopt, fungeerde als experimentweg waarop verschillende vormen van snelheidstoelicht werden uitgeoefend, en de R9 die van Groningen naar Visvliet loopt, werd gebruikt als controleweg waar geen veranderingen in het politietoezicht plaatsvonden. Deze twee wegen

werden geselecteerd op basis van gelijkheid van een groot aantal aspecten: verzorgingsgebied, afstand tot de stad Groningen, bogen, dwarsprofiel, verkeersintensiteit. Op de experimentweg werden twee meetlocaties gekozen, op de controleweg één meetlocatie. De snelheidsverdelingen op de drie meetlocaties waren bij de voormeting nagenoeg identiek. Op alle drie meetpunten varieerde de gemiddelde snelheid op werkdagen tussen 7 en 19 uur rond 89 à 90 km/uur. Ongeveer 75% van de personenvoertuigen reed harder dan 80 km/uur, 50% reed harder 90 km/uur, 33% harder dan 95 km/uur, 15% harder dan 100 km/uur en ruim 5% harder dan 110 km/uur.

#### *De onderzochte toezichtvormen*

Verskillende toezichtvormen zijn met elkaar vergeleken; nl.:

- Radarcontrole met opvallende staandehoudingen.

De radarcontrole-opstelling bestond uit een onopvallende radarcontrolewagen en een opvallende surveillancewagen die ongeveer 500 meter na de radarcontrole was opgesteld. De radarcontrole werd uitgevoerd voor beide rijrichtingen. Automobilisten die de maximumsnelheid plus de gebruikelijke marge van 15 km/uur overschreden, werden door de radarcontrole geregistreerd op kenteken. De overtreders in de rijrichting waarin de opvallende surveillancewagen stond opgesteld werden doorgegeven aan de bemanning daarvan, die voorzover de verkeerssituatie dat toeliet de overtreders zoveel mogelijk staande hield. Deze vorm van toezicht werd steeds gedurende vier uur achtereenvolgende toegepast, 's ochtends in de uren 8-12 of 9-13 of 's middags van 13-17 uur.

- Dubbele radarcontrole met opvallende staandehouding.

Bij de dubbele radarcontrole werden twee radarcontroles met staandehouding tegelijkertijd in dezelfde rijrichting uitgevoerd - met een afstand van ongeveer 4 km/uur tussen de controles. Deze toezichtvorm werd onderzocht in het tweede experiment.

- Geïntensiveerde rijdende surveillance.

Ten tijde van het onderzoek was de algemene rijdende surveillance waarbij hetzij met motoren, hetzij met opvallende of onopvallende surveillancewagens, trajecten worden bereden, de meest gangbare toezichtprocedure bij de Rijkspolitie. In het eerste experiment is de rijdende opvallende surveillance op werkdagen tussen 7 en 19 uur met een factor vier geïntensiveerd in termen van ingezette voertuigen.

- Overlappende motorsurveillance

De gevolgde procedure bij de overlappende motorsurveillance was de volgende. Eén van de twee motoren legt met hoge snelheid inhalend 2 à 3 kilometer van het traject af en blijft vervolgens op een parkeerplaats of afslag staan. De tweede motor legt daarna hetzelfde traject af, tot ongeveer 2 km na de plaats waar de eerste motor gestopt was. Nadat de tweede motor is gestopt, begint de eerste motor opnieuw met het afleggen van het volgend deel van het traject. Aan het eind van het traject wordt de procedure in de omgekeerde richting uitgevoerd.

- Onbemande opvallende surveillanceauto

In de experimenten 2, 3 en 4 werd ook gebruik gemaakt van een onbemande surveillanceauto. Deze auto werd op dezelfde dagdelen waarin radarcontrole plaatsvond maar niet tegelijkertijd met deze controle, langs de weg geposteerd en wel op dezelfde locaties als waar op andere momenten de staandehoudingen bij de radarcontroles werden verricht.

- Combinaties van radarcontroles met overlappende motorsurveillance of met onbemande surveillanceauto en combinaties van overlappende motorsurveillance met onbemande surveillanceauto.

In Tabel 9 is voor elk van de vier veldexperimenten de fasering en de onderzochte toezichtvormen weergegeven.

Fasering	Duur in weken	Belangrijkste uitkomsten
Experiment 1: augustus-oktober 1984		
Voormeting	8	Radarcontrole met staandehouding is veel effectiever dan rijdende surveillance
Radarcontr.+ staandehouding	1	
Rijdende opvallende surv.	4	
Radarcontr.+ staandehouding	1	
Nameting	2	
Experiment 2: november-december 1984		
Voormeting	2	Effecten van radarcontrole met staandehouding zijn nog te versterken door door deze te combineren met rijdende surveillance of onbemande opvallende opvallende surveillance-auto
Combinaties van radarcontr. met/zonder motorsurv., en stilstaande surv. met/zonder motorsurv.	2	
Nameting	2	
Experiment 3: februari-april 1985		
Voormeting	4	De toepassing van een onbemande surveillance dient altijd afgewisseld te worden met werkelijke controle (radar+staandehouding). De momentane snelheidsreducie van radarcontrole blijft gelijk na halvering van de toezicht-intensiteit, de momentane snelheidsvermindering door de onbemande surveillance-auto wordt minder Terugkoppeling aan automobilisten van het percentage niet-overschrijders van 95 km/uur op een 80 km/uur-weg verhoogt de effectiviteit van het toezicht
Intensieve surv.	2	
Gehalveerde intensieve surv.	3	
Variabele bebording + halfintensieve surveillance	4	
Nameting	3	
Experiment 4: 9 september-8 november 1985		
Voormeting	3	In een periode van gericht toezicht op snelheid zijn de snelheidsverminderingen ten tijde van het toezicht en buiten de uren van het toezicht groter als tevens voorlichting wordt gegeven
Voorlichting	1	
Voorlichting + intensieve surv.		
Nameting	5	

Tabel 9. Fasering en belangrijkste conclusies van de Groningse experimenten in het kader van het demonstratieproject Gericht Toezicht Snelheidsgedrag (Bronnen: Rapporten Verkeerskundig Studiecentrum VK85-01, VK85-18, VK85-19, VK86-05.

### *Effectmetingen*

De onderzoekers onderscheiden de volgende mogelijke effecten van het uitgevoerde toezicht:

1. Een momentaan effect: de snelheidsreductie die optreedt ten tijde van de surveillance activiteit.
2. Een geheugeneffect: de snelheidsreductie die optreedt tijdens de periode van geïntensiveerd toezicht, maar buiten de tijden dat er van geïntensiveerd toezicht sprake was.
3. Een na-effect: de snelheidsreductie die optreedt als gevolg van een voorgaande intensieve surveillanceperiode.
4. Het zichteffect: De snelheidsreductie die optreedt ter plekke van het toezichtssymbool.
5. Het 'downstream'-effect: de snelheidsreductie bij het verkeer dat het toezichtssymbool is gepasseerd.
6. Het 'upstream'-effect: de snelheidsreductie bij het verkeer dat het toezichtssymbool nadert.
7. Het generalisatie-effect: de snelheidsreductie op andere locaties dan waar de intensieve surveillance plaatsvindt.

(De onder punt 4 en 5 genoemde effecten worden in de verschillende rapportages ook wel aangeduid als 'afstandseffecten'.)

In de hiernavolgende bespreking van de resultaten van de vier experimenten beperken wij ons tot de effecten van het uitgevoerde toezicht op het snelheidsgedrag van de automobilisten. Tijdens de uitvoering van de verschillende experimenten werden ook regelmatig enquêtes gehouden onder de automobilisten die regelmatig gebruik maakten van de experimentweg of van de controleweg. We gaan niet of nauwelijks in op de resultaten van deze enquêtes. In Tabel 10 wordt een overzicht gegeven van de combinaties van toezichtmethoden die in de experimenten zijn gehanteerd, en van de effecten van deze methoden op het momentane snelheidsgedrag.

### *Het eerste experiment*

In het eerste experiment werden de effecten van opvallende surveillance op rijnsnelheden onderzocht. Twee vormen van opvallend toezicht stonden centraal in dit experiment: de rijdende opvallende surveillance en de radarcontrole met een opvallende surveillanceauto.

Er werd gevonden dat de intensivering van de rijdende surveillance met een factor van (bijna) 4 nauwelijks effect had op het snelheidsgedrag. De reductie in de gemiddelde snelheid bedroeg minder dan 1 km/uur. Er konden geen geheugen- of generalisatie-effecten op de rijnsnelheden worden aangetoond. De radarcontrole met staandehouding door opvallende surveillance-auto had wel een algemeen snelheidremmend effect. Over de gehele radarperiode beschouwd vond een reductie in de gemiddelde rijnsnelheid plaats van 2,0 resp. 2,4 km/uur, op de beide meetlocaties op de experimentweg (tijdens deze 60 uur werd 32 uur radarcontrole uitgevoerd). Bij de voormeting reed 45% van de automobilisten harder dan 90 km/uur, tijdens de radarperiode was dit 34% en 38% voor de twee experimentlocaties. Verder werden er ook aanwijzingen gevonden voor een na-effect op de rijnsnelheden van de radarcontrole, met name voor de ochtendspits. Er werd geen geheugeneffect van de radarcontrole geconstateerd: onmiddellijk na de beëindiging van de radarcontrole neemt het percentage automobilisten dat 90 km/uur of meer rijdt weer toe.



---

 Experiment 2
 

---

	Radar	Radar + motoren
Voormeting	89.9	89.9
down-stream +1.9 km	85.5 t=9.4, p<.001	84.5 t=13.6, p<.001
up-stream -1.9 km	87.2 t=3.8, p<.001	86.5 t=6.7, p<.001
down-stream +8.5 km	88.1 ns	85.6 t=10.0, p<.001
up-stream -1.9 km	87.7 ns	86.7 t=5.4, p <.001
Nameting	87.6	87.6
	Dubbele radar	Dubbele radar + motoren
Voormeting	89.9	89.9
down-stream +1.9 km	82.7 t=20.2, p<.0001	83.5 t=14.3, p<.001
up-stream -1.9 km	89.4 t=3.0, p<.01	86.6 t=4.7, p<.001
down-stream +8.5 km	89.4 t=5.7, p<.001	86.9 t=4.2, p<.001
up-stream -1.9 km	89.5 ns	86.1 t=6.6, p<.001
Nameting	87.6	87.6
	Onbemande stilstaande surveillanceauto	Onbemande stilstaande surveillanceauto + motoren
Voormeting	89.9	89.9
down-stream +1.9 km	84.5 t=14.4, p<.0001	83.9 t=16.0, p<.001
up-stream -1.9 km	87.9 ns	86.0 t=7.8, p<.001
down-stream +8.5 km	86.5 t=6.2, p<.001	85.7 t=8.9, p<.001
up-stream -1.9 km	90.0 ns	85.7 t=6.2, p<.001
Nameting	87.6	87.6

---

 Experiment 3
 

---

	Intensieve surveillance met gebruik radar	Intensieve surveillance met gebruik radar + motoren
Voormeting	89.0	89.0
down-stream +1.9 km	85.4 t=13.1, p<.001	83.1 t=22.6, p <.001
up-stream -1.9 km	88.2 ns	87.6 t=3.8, p <.001
down-stream +8.5 km	87.1 t=5.2, p <.001	87.7 t=3.1, p <.01
up-stream -1.9 km	88.1 ns	87.4 t=4.3, p <.001
	Halfintensieve surveillance + radar + motoren	
Voormeting	89.0	
down-stream +1.9 km	84.9 t=13.8, p<.001	
up-stream -1.9 km	85.1 t=10.8, p<.001	
down-stream +8.5 km	87.8 t=2.6, p<.01	
up-stream -1.9 km	85.2 t=11.5, p<.001	
Nameting	87.6	

---

Tabel 10. *Overzicht van de resultaten van de Groningse experimenten in het kader van het demonstratieproject Gericht Verkeerstoezicht Snelheidsgedrag. (Bron: Verkeerskundig Studiecentrum Rapporten VK-85-01, VK85-18, VK85-19)*

---

Experiment 3

---

	Intensieve surveillance + onbemande surv.auto	Halfintensieve surveillance + onbemande auto
Voormeting	89.0	89.0
down-stream +1.9 km	85.8 t=6.0, p <.000	87.5 t=3.4, p <.001
up-stream -1.9 km	87.7 ns	88.7 ns
down-stream +8.5 km	85.6 t=7.7, p <.000	88.1 ns
up-stream -1.9 km	87.9 ns	89.5 ns
	Intensieve surv. + lege auto + motoren	Halfintensieve surv. + lege auto + motoren
Voormeting	89.0	89.0
down-stream +1.9 km	85.6 t=10.9, p <.000	86.2 t=9.2, p <.001
up-stream -1.9 km	87.7 t=3.0, p <.003	86.8 t=5.9, p <.000
down-stream +8.5 km	87.0 t=5.2, p <.000	88.3 ns
up-stream -1.9 km	87.3 t=4.3, p <.000	87.1 t=5.5, p<.000
	Variabele bebording + radar	Variabele bebording + radar + motoren
Voormeting	89.0	89.0
down-stream +1.9 km	83.8 t=22.5, p <.0001	85.5 t=7.3, p <.001
up-stream -1.9 km	86.4 t=9.8, p <.001	88.4 ns
down-stream +8.5 km	86.6 t=9.3, p <.001	86.2 t=5.6, p<.001
up-stream -1.9 km	85.0 t=17.1, p <.001	87.1 t=3.4, p<.001
Nameting	88.2	88.2
	Halfintensieve surv. + onbemande auto	Variabele bebording + onbemande auto
Voormeting	89.0	89.0
down-stream +1.9 km	87.5 t=3.4, p <.001	85.0 t=24.5, p < .0001
up-stream -1.9 km	88.7 ns	85.9 t=16.9, p <.001
down-stream +8.5 km	88.1 ns	86.4 t=14.5, p <.001
up-stream -1.9 km	89.5 ns	85.0 t=22.8, p <.0001
Nameting	88.2	88.2
	Halfintensieve surv. + onbem. auto + motoren	Variabele bebording + onbem.auto + motoren
Voormeting	89.0	89.0
down-stream +1.9 km	86.2 t=9.2, p <.001	85.5 t=13.8, p < .001
up-stream -1.9 km	86.8 t=5.9, p <.001	84.9 t=18.5, p <.001
down-stream +8.5 km	88.3 ns	86.5 t=9.0, p <.001
up-stream -1.9 km	87.1 t=5.5, p <.001	84.7 t=18.9, p <.001
Nameting	88.2	88.2

---

Vervolg Tabel 10.

---

Experiment 4

---

	Radar tijdens voorlichtingscampagne	Radar + motoren voorlichtingscampagne
Voormeting	89.5	89.5
down-stream +1.9 km	81.5 t=35.5, p <.0001	82.3 t=33.4, p <.0001
up-stream -1.9 km	84.9 t=16.7, p <.001	85.6 t=16.2, p <.001
down-stream +8.5 km	84.3 t=20.5, p <.0001	84.6 t=20.0, p <.0001
up-stream -1.9 km	86.0 t=14.9, p <.001	85.9 t=14.2, p <.001
Nameting	87.2	87.2
	Onbem. surv.auto tijdens voorl.camp.	Onbem. surv.auto + moto- ren tijdens voorl. camp.
Voormeting	89.0	89.5
down-stream +1.9 km	85.6 t=24.0, p <.0001	83.6 t=27.4, p <.0001
up-stream -1.9 km	87.7 t=8.5, p <.001	87.1 t=17.0, p <.001
down-stream +8.5 km	87.0 t=14.4, p <.001	85.5 t=20.9, p <.0001
up-stream -1.9 km	87.3 t=11.7, p <.001	86.2 t=15.7, p <.001
Nameting	87.2	87.2
	Variabele bebording + radar	Variabele bebording + radar + motoren
Voormeting	89.0	89.0
down-stream +1.9 km	83.8 t=22.5, p <.0001	85.5 t=7.3, p <.001
up-stream -1.9 km	86.4 t=9.8, p <.001	88.4 ns
down-stream +8.5 km	86.6 t=9.3, p <.001	86.2 t=5.6, p <.001
up-stream -1.9 km	85.0 t=17.1, p <.001	87.1 t=3.4, p <.001
Nameting	87.2	87.2

---

Vervolg Tabel 10.

### *Het tweede experiment*

In het tweede experiment werd vooral nagegaan welke specifieke combinatie van toezichtvormen (radar/radar+motoren/dubbele radar/dubbele radar+motoren/onbemande surveillance-auto/onbemande surveillance-auto+motoren) het meeste effect op het snelheidsgedrag van automobilisten zou hebben.

Belangrijke resultaten van dit experiment waren:

- Een onbemande opvallende surveillance-auto heeft geen algemeen snelheidsreducerend effect, maar wel een afstandseffect dat vergelijkbaar is met het effect dat wordt bereikt door radarcontrole met opvallende staandehouding.
- Van de in het tweede experiment onderzochte toezichtvormen en combinaties heeft enkel overlappende motorsurveillance het geringste snelheidsreducerende effect.
- Verdubbeling van de radarcontrole met staandehouding brengt een extra verlaging van de snelheid op korte afstand (1,9 km voorbij de tweede staandehoudingspost) met zich mee.
- Het toevoegen van een rijdende motorsurveillance aan een radaropstelling levert bij het verkeer dat het toezichtsymbool op 8,5 km afstand is gepasseerd, een extra snelheidsvermindering op.

### *Het derde experiment*

Het derde experiment was opgezet om meer inzicht te verkrijgen in de effecten op snelheidsgedrag van wisselingen in de intensiteit van het toezicht, en in de effecten van de terugkoppeling van informatie over de naleving van de limiet door variabele bebording. In een periode van twee weken werden verschillende toezichtvormen volgens een intensief schema toegepast, gevolgd door een periode van drie weken waarin de intensiteit gehalveerd werd<sup>1</sup>. De periode met variabele bebording werd toegepast in combinatie met halfintensief toezicht. De onderzoekperiodes halfintensief toezicht en variabele bebording waren dus volledig vergelijkbaar in termen van de intensiteit van het toezicht, en verschilden enkel in termen van de variabele bebording.

Bij de toepassing van variabele bebording werd uitgegaan van het percentage automobilisten dat niet harder rijdt dan 95 km/uur. De redenen voor deze keuze waren de veronderstelling dat een hoog percentage niet-overschrijders meer effect heeft op het snelheidsgedrag, en het feit dat het gekozen criterium ook aansluit bij het feitelijke verbaliseringsbeleid van de politie ten aanzien van snelheidsgedrag op 80 km/uur-wegen (dit beleid houdt dan in dat alleen automobilisten die de 95 km/uur overschrijden, bekeurd worden).

---

<sup>1</sup> Zoals uit onderstaand schema blijkt was er in het derde experiment wel sprake van een globale halvering van het toezicht, maar was er geen sprake van halvering van het toezicht per aparte vorm van het toezicht.

---

Toezichtinspanningen tijdens het derde experiment (Bron: Rothengatter e.a. 1985)

	Auto	Motor	Radar	Totaal
Voormeting	0.2	0.0	0.0	0.2
Intensief toezicht	2.0	5.2	3.2	10.4
Half-intensief	1.1	4.3	0.8	6.2

---

De resultaten inzake *de wisseling van de intensiteit van het toezicht* laten zich als volgt samenvatten:

- Het intensieve toezicht had zowel momentane effecten op snelheid als ook geheugeneffecten. De geheugeneffecten (reductie van de gemiddelde snelheid met 1,7 km/uur) werden gemeten in termen van snelheidsreducties tijdens dagdelen waarin geen toezicht plaatsvond.
- De momentane effecten waren sterker voor het verkeer dat het toezichtsymbool gepasseerd was (downstream) dan het verkeer dat het symbool naderde (upstream), sterker bij een combinatie van onbemande surveillanceauto en motorsurveillance dan bij onbemande surveillanceauto afzonderlijk, en ongeveer even groot bij radarcontrole als bij enkel onbemande surveillancewagen.
- Op één locatie was de reductie van de politie-inzet tijdens de periode van het 'halfintensieve toezicht' veel sterker dan de geplande halvering. Op deze locatie werden geen snelheidsreducerende effecten gevonden. Op de locatie waar de geplande halvering van het toezicht volgens plan was doorgevoerd, werden in de halfintensieve periode wel momentane en geheugeneffecten gevonden die vergelijkbaar zijn met die tijdens het intensieve toezicht. Tijdens het halfintensieve toezicht waren op die locatie de effecten van de onbemande surveillance-auto wel minder sterk dan die tijdens het intensieve toezicht.

Belangrijke conclusies ten aanzien van het *effect van de variabele bebording* waren de volgende:

- Het toevoegen van dagelijkse terugkoppeling van informatie over het percentage niet-overschrijders van 95 km/uur aan het halfintensieve toezicht leidt tot een drastische verhoging van dat percentage (op één meetpunt werd binnen een dag een vermeerdering van 20% gevonden van het percentage automobilisten die de 90 km/uur niet overschreden) en tot een vermindering van de gemiddelde snelheid die groter is dan die door intensief toezicht kan worden bereikt (reducties in gemiddeld snelheid van 3 à 3,3 km/uur op beide meetpunten).
- Variabele bebording leidt tot een toename van de momentane snelheidseffecten van een onbemande surveillance-auto: dit komt niet alleen tot uiting tot lagere snelheden in de directe nabijheid van de opvallende surveillanceauto, maar ook op een afstand van ca. 8,5 km.
- Variabele bebording leidt ook tot lagere snelheden buiten de uren waarin toezicht wordt uitgeoefend (= geheugeneffect).

#### *Het vierde experiment*

De vraag hoe voorlichting de effecten van politietoezicht beïnvloedt stond centraal in het vierde experiment. We beschrijven eerst kort de uitgevoerde voorlichtingscampagne en stellen daarna de snelheidseffecten van deze campagne in combinatie met het politietoezicht aan de orde.

Onder de leus 'Pas op je teller 80!' werd de *voorlichtingscampagne* gehouden van eind september 1985 tot midden oktober 1985. De campagne werd gericht op de populatie automobilisten op alle 80 km/uur-wegen in de provincie Groningen.

De voorlichtingscampagne werd in navolging van de voorlichtingscampagnes van Veilig Verkeer Nederland multimediaal opgezet, met gebruikmaking van persberichten, folders, stickers en raamaffiches, advertenties in een groot regionaal dagblad, affiches op borden langs de weg. Tevens werd gebruik gemaakt van zgn 'personal mailing'. Op basis van radarregistratie van snelheid en visuele waarneming van kenteken werden 1.000

regelmatige weggebruikers uit alle snelheidklassen op de controleweg geïdentificeerd. Aan elk van deze automobilisten werd een brief gestuurd met daarin een verwijzing naar de voorlichtingscampagne en een oproep tot naleving van de limiet. Ter attentie op en ondersteuning van de voorlichtingscampagne werden een folder en een sticker bijgesloten. Aardig is dat de onderzoekers ook een schatting geven van de kosten van de voorlichtingscampagne. De voorlichtingscampagne zou minimaal f 20.000,- hebben gekost.

De *resultaten* wat betreft het snelheidsgedrag waren als volgt:

- Tijdens de eerste week van de voorlichtingscampagne was een significante reductie van de gemiddelde snelheid waarneembaar op beide onderzoekswegen.
- In de tweede en derde week van de campagne was de vermindering in de rijnsnelheid op de controleweg iets minder groot maar nog steeds statistisch significant. Tijdens de tweede en derde week werd er op de experimentweg toezicht uitgevoerd (waarbij opnieuw verschillende combinaties van toezichtmethoden werden gehanteerd). Dit toezicht leidde tot significante snelheidsreducties op de experimentweg die veel groter waren dan tijdens de eerste week van de voorlichtingscampagne.
- In een periode van gericht verkeerstoezicht op snelheidsgedrag zijn snelheidsreducties buiten de uren dat er toezicht wordt gehouden groter wanneer dat toezicht wordt aangevuld met voorlichting over het snelheidsgedrag.
- In een 5 weken durende periode direct na de periode waarin voorlichting en toezicht elkaar aanvulden, werd een na-effect op de snelheden op de experimentweg, maar niet op de snelheden op de controleweg, gevonden.

#### *Analyses over de resultaten van alle experimenten*

Tijdens de periode augustus 1984 - november 1985 werden verschillende vormen en intensiteiten van toezicht op rijnsnelheden op steeds dezelfde weg uitgetoetst. Al deze toezichtactiviteiten hadden tot doel de rijnsnelheid op de experimentweg te verlagen. Heeft die opeenvolging van politie-inspanningen, beschouwd over de gehele periode, geleid tot een effect over de tijd? De Groningse onderzoekers hebben zich deze vraag gesteld. Zij redeneren dat een effect-over-de-tijd (in hun eigen woorden 'een volgorde effect') op twee manieren uit de gegevens zou kunnen blijken. Ten eerste zou er een simpele neerwaartse trend over de tijd in de snelheidsgegevens kunnen zijn. Ten tweede is het ook mogelijk dat de gevonden snelheidseffecten van het toezicht bij elk volgend deelonderzoek iets groter worden, omdat de automobilisten over de tijd steeds gevoeliger zouden worden voor het uitgevoerde toezicht.

De hypothese van een simpele neerwaartse trend in de rijnsnelheden werd getoetst via de voormetingen van de rijnsnelheden die bij elk van de vier experimenten hadden plaatsgevonden. De analyse van de rijnsnelheden bij de voormetingen gaf aan dat er geen sprake was van een neerwaartse trend in de rijnsnelheden. De gemiddelde rijnsnelheid bij de laatste voormeting in september 1985 was nagenoeg gelijk aan die bij de eerste voormeting in mei 1984.

De hypothese dat de effecten van het toezicht op de rijnsnelheid iets groter zouden worden bij elk volgend experiment werd apart getoetst voor de momentane, de geheugen- en de na-effecten op snelheid. Voor elk van deze snelheidseffecten werd nagegaan of er sprake was van een monotoon stijgende trend in de sterkte van het effect over het verloop van de onder-

zoekperiode. Voor geen van deze effecten werd een dergelijke trend geconstateerd. Met andere woorden: de opeenvolging van toezichtinspanningen heeft niet ertoe geleid dat automobilisten na verloop van tijd hun snelheidsgedrag steeds meer laten beïnvloeden door het toezicht.

Het Groningse onderzoek levert dus geen aanwijzing dat een redelijk intensieve toezichtinspanning op één specifieke weg tot een duurzame verandering in het snelheidsgedrag heeft geleid. Hierbij moeten we wel de kanttekening plaatsen dat in de drie eerste Groningse experimenten de effecten van het politietoezicht sec, dus zonder begeleidende voorlichting en publiciteit en ook zonder aanvullende infrastructurele maatregelen, werden gemeten. Volgens de onderzoekers had het totale onderzoek andere resultaten (lees: grotere snelheidsreducties - misschien ook duurzamer snelheidsreducties) kunnen opleveren, als er meteen bij het allereerste experiment een voorlichtingscampagne was uitgevoerd.

### 3.3. Geautomatiseerd toezicht op 80 km/uur-wegen

Oei en Polak (1992) rapporteren over de effecten van geautomatiseerd politietoezicht op rijnsnelheden en ongevallen. Voor het onderzoek werden in vier provincies, Gelderland, Utrecht, Noord-Brabant, en Overijssel, experimentwegen en een controlewegen onderscheiden. Verschillende partijen waren betrokken bij de uitvoering van deze experimenten. De coördinatie van deze experimenten werd gedaan door de Dienst Verkeerskunde van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De regionale directies van het ministerie waren als wegbeheerder verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer van de geautomatiseerde systemen. Verder verleenden verschillende politie-instanties die het beheer voerden over het radar- en camerasysteem, hun medewerking aan het onderzoek. Het Openbaar Ministerie verleende zijn medewerking aan het onderzoek, maar stelde daarbij wel een bovengrens ten aanzien van de aantallen te verwachten processen-verbaal.

#### *De opzet van het onderzoek*

Twee soorten experimentwegen werden geselecteerd: nl. wegen met gesloten verklaring voor het (brom)fietsverkeer en wegen met gesloten verklaring voor het langzame verkeer (d.w.z. dat er geen landbouwverkeer e.d. is toegelaten). De wegen dienden voor wat betreft snelheid en onveiligheid een probleem te zijn. De controlewegen waren geselecteerd op vergelijkbaarheid met de experimentwegen ten aanzien van weg- en verkeerskenmerken. Deze wegen mochten niet te ver verwijderd zijn van de experimentwegen en niet in het directe verlengde ervan liggen. Onderstaand overzicht geeft de verschillende fasen van het onderzoek.

---

#### Overzicht van de fasen in het onderzoek van Oei en Polak (1992)

---

- Fase 0 Verzameling gegevens over ongevallen en rijnsnelheden  
Voorlichting aan weggebruikers over nieuw toezichtstelsel
  - Fase 1 (30 nov-15 maart 1991) Installatie van vaste borden met snelheidsaanduidingen en matrix borden met oplichtende waarschuwingsteksten 'U rijdt te snel of '60-80'
  - Fase 2 (15 maart-30 juni 1991) Installatie van het automatische toezichtstelsel met radar en camera
-

### *De opzet van het toezicht*

Het toegepaste waarschuwingssysteem bestond uit vaste en oplichtende borden. De vaste borden met tekst 'radarcontrole' en de aanduiding van de maximum snelheid werden om de paar kilometer langs de weg geplaatst. Hierdoor werd de weggebruiker van te voren geattendeerd op de te verwachten vorm van toezicht. Vervolgens licht even verder een elektronisch bord op als de snelheid van het passerende voertuig hoger is dan 80 km/uur. In de provincies Brabant en Overijssel gebeurde dit ook bij een te lage snelheid, d.w.z. een snelheid lager dan 60 km/uur. Het verschil met de gebruikelijke verkeersborden is dat bij een elektronisch bord de waarschuwing alleen wordt getoond als de weggebruiker zich niet aan de aangegeven snelheid houdt. Verder is een oplichtend bord opvallender.

### *Kosten en baten*

De onderzoekers hebben ook een schatting gemaakt van de kosten en baten van de aanleg van een geautomiseerd toezichtssysteem op een verbinding tussen de 10 en 20 km lengte. Tabel 11 toont de geschatte kosten en baten. Bij de berekening van de baten is uitgegaan van de kostenwaardeering voor overlijden volgens de 'brutomethode'. Dit houdt in dat de verwachtingswaarde voor de restproductie gekapitaliseerd naar het moment van overlijden, als economisch verlies wordt aangemerkt. Het 'break-even'-point van het geautomatiseerde toezichtssysteem ligt dan bij een besparing van 3 gewonden of 9 u.m.s.-ongevallen per jaar.

---

<i>Kosten:</i>	
aanschaf en aanleg systeem	f 150.000,-
kosten per jaar:	
afschrijving per jaar	f 30.000,-
rente per jaar	f 10.000,-
onderhoud per jaar	f 50.000,-
Totaal per jaar	f 90.000,-
Totaal over 4 installaties	f 360.000,-
 <i>Baten:</i>	
gemiddelde baten per bespaarde	
dode	f 1.200.000,-
gewonde	f 30.000,-
u.m.s.-ongeval	f 10.000,-

### *Baten geschat op basis van ongevallenreductie:*

Te verwachten aantal jaarlijks te besparen slachtoffers (doden + gewonden), respectievelijk jaarlijks te besparen u.m.s.-ongevallen;  
f 108.000,- = gewogen gemiddelde kosten per slachtoffer.

0,50 x f 108.000,- =	f 54.000,-
87,0 x f 10.000,- =	f 870.000,-
Totaal	f 924.000,-

---

Tabel 11. Berekening van kosten en baten voor een verbinding tussen 10 en 20 km lengte (Bron: Oei en Polak, 1992)



De onderzoekers berekenden de verwachtingswaarde van het aantal bespaarde slachtoffers per jaar (0,50) en het aantal bespaarde u.m.s.-ongevallen per jaar (87), en vermenigvuldigden deze verwachtingswaarden met corresponderende kostenbedragen (f 108.000,-, resp. f 10.000,-). Zij komen dan uit op een bespaard kostenbedrag van f 940.000,- in het eerste jaar, terwijl de systeemkosten in dat jaar op f 360.000,- zijn geschat. Met andere woorden: de uitgevoerde berekening geeft aan dat het systeem kosten-effectief is.

#### *Effecten op rij snelheden*

Tabel 12 laat de snelheidsgegevens over de vier provincies te zamen genomen zien. We zien op de experimentwegen afnemende snelheden en percentages overtreders en op de controlewegen schommelende waarden.

	Fase		
	0	1	2
<i>Experimentwegen</i>			
N	19478	11872	13417
gem. snelheid	78,2	75,2	72,9
15%	70,2	68,7	66,4
85%	86,7	83,8	78,9
st dev.	10,0	9,2	8,0
% < 60 km/uur	2,8	3,0	4,4
% > 80 km/uur	38,2	28,0	11,4
<i>Controlewegen</i>			
N	5580	5172	5378
gem. snelheid	78,7	80,2	78,9
15%	68,8	71,4	71,9
85%	88,3	90,4	88,6
st dev.	11,7	10,9	11,7
% < 60 km/uur	3,9	2,3	3,6
% > 80 km/uur	40,9	50,2	44,4

Tabel 12. *Snelheden en kenmerken snelheidsverdeling op experimentele wegen en controlewegen (Bron: Oei & Polak, 1992).*

Belangrijk is ook de bevinding dat de snelheden op de wegen met toezicht tijdens de tweede fase met het geautomatiseerde toezicht op een stabiel laag niveau bleven. We herinneren even eraan dat deze tweede fase 16 weken ofwel 4 maanden duurde. We kunnen dus spreken van een duurzaam effect van het geautomatiseerde toezicht dat niet minder wordt, nadat de 'nieuwigheid' van het toezicht is afgenomen.

#### *Effecten op ongevallen*

Er is gebruik gemaakt van ongevalgegevens in de periode vanaf de start van het experiment tot en met zeven maanden erna (30 november 1990 - 30 juni 1991). Vanwege deze relatief korte periode zijn de ongevallen in Fase 1 en 2 bij elkaar genomen. Als voorperiode is de corresponderende periode genomen uit de drie voorafgaande jaren.

De reductie van ongevallen in procenten is verkregen door 1 minus de verhouding van de aantallen ongevallen in de naperiode ten opzichte van de voorperiode op de experimentweg ten opzichte van de controleweg.

In formule uitgedrukt:  $1 - (N.exp_{na} \times N.cont_{voor}) / (N.exp_{voor} \times N.cont_{na})$ , waarbij  $N.exp_{na}$  staat voor het aantal ongevallen op experimentweg bij nameting en  $N.cont_{voor}$  verwijst naar het aantal ongevallen op de controleweg bij de voormeting.

Kortom, op de onderzochte 80 km/uur-wegen zijn de reducties in gemiddelde snelheid (van 78 naar 72 km/uur) gepaard gegaan met een vermindering in de standaardafwijking van de rij snelheden van (10 km/uur naar 8 km/uur) en een vermindering in het percentage limietovertreders (van 38% naar 11%). Het belangrijkste resultaat is dat de vermindering in de gemiddelde snelheid gepaard is gegaan met een totale ongevallenreductie van circa 35%.

	Aantal ongevallen op Experimentwegen		Controlewegen		Reductie ongevallen in procenten
	Voor	Na	Voor	Na	
Overijssel	32	13	82	53	5%
Noord-Brabant	53	31	44	27	37%
Gelderland	42	22	24	30	58%
Utrecht	24	15	134	237	34%
Totaal	150	81	284	237	35%

Tabel 13. Aantallen ongevallen en reductie in ongevallen (Bron: Oei & Polak, 1992).

We zien in Tabel 13 dat het totale aantal ongevallen op de controlewegen ook verminderde, terwijl de snelheid erop ongeveer gelijk is gebleven. De gevonden 35% ongevallenreductie is niet ten dele toe te schrijven aan deze trendmatige daling van ongevallen omdat in de uiteindelijke berekening van de ongevallenreductie is al gecorrigeerd voor deze trendmatige daling.

Al met al zijn de resultaten van Oei en Polak zeer gunstig te noemen. Ook is het een feit dat elektronische handhavingssysteem tijdens de onderzoeksperiode niet heeft geresulteerd in een massale instroom van proces-verbaal. Het door het OM gestelde quotum werd in geen van de vier provincies overschreden. Op dit moment worden voorbereidingen getroffen voor nieuwe experimenten met het systeem van elektronische handhaving.

### 3.4. Het S2-project

#### *Algemene inleiding*

De weg van Groningen naar Lauwersoog, de provinciale weg S2, is een 80 km/uur-weg. Deze weg heeft het karakter van een forensenweg: de helft van alle gebruikers maakt vrijwel dagelijks gebruik van de weg, terwijl vrijwel alle overigen meerdere keren per week passeren. De S2 doorsnijdt een aantal bebouwde kommen van aanliggende gemeenten. In juni 1988 werd er op de S2 een aantal snelheidsmetingen verricht. Daarbij werd vastgesteld dat er binnen de bebouwde kom met een 50 km/uur-limiet snelheden van meer dan 90 km/uur werden gehaald en daarbuiten, waar het maximum 80 km/uur is, snelheden tot 130 km/uur. Bovendien

werd er door het wegverkeer veelvuldig door rood gereden bij de met verkeerslichten uitgeruste voetgangersoversteekplaatsen.

De projectgroep S2 stelde zich als taak het veiliger maken van de S2 door onder meer gericht politietoezicht op rijnsnelheden. Deze projectgroep was samengesteld uit vertegenwoordigers van de door de S2 doorsneden gemeenten, de wegbeheerder van de provincie Groningen, het OM, de Rijkspolitie, en het ROV Groningen.

Als concrete doelstellingen van het S2-project werden vastgesteld:

- het bewust maken van de S2-gebruikers van het probleem van die weg en van het gericht toezicht;
- het verlagen van de gereden snelheden op de S2;
- het omlaagbrengen van het aantal ongevallen op de S2.

Over het project is gerapporteerd door Wildervanck (1989, 1993) en door Wildervanck, Streekstra en De Vries (1989).

#### *De opzet van het project*

Het project bestond uit een pakket van maatregelen: handhaving, infrastructurele maatregelen en educatie en voorlichting. Het project werd in oktober 1988 gestart. Bij de persconferentie werd een kant-en-klaar artikel voor huis-aan-huis bladen verspreid. In de loop van het project werden regelmatig persberichten over de voortgang en de resultaten verspreid. De overtreders die werden staande gehouden en een bekeuring kregen, ontvingen na enkele dagen een brief waarin werd uitgelegd dat het door hen gepleegde type overtreding op de S2 regelmatig tot ongevallen leidt en dat de politie er daarom scherp op let.

De infrastructurele maatregelen waren:

- het aanleggen van specifieke opvangplaatsen om overtreders te laten stoppen;
- het aanbrengen van boompjes en beplanting in een aantal bochten en bij een T-kruising teneinde de visuele geleiding te verbeteren en inhaalmanoeuvres te ontmoedigen;
- het instellen van een inhaalverbod bij de geregelde oversteekplaatsen.

#### *De opzet van het politietoezicht*

De snelheidscontroles bestonden uit radarcontroles - zoveel mogelijk met staandehouding - en daarbij overlappende motorsurveillance. In het begin van het project werd gestreefd naar een verhouding van 50% betrapte overtreders na staandehouding en 50% betrapte overtreders op kenteken. In de evaluatierapporten worden verder geen gegevens vermeld over de verhouding die in de praktijk werd gerealiseerd.

Om het preventieve effect van de surveillance te optimaliseren werd er naar gestreefd de radarcontroles en surveillances zo opvallend mogelijk te doen zijn. Op een aantal plaatsen werden specifieke opvangplaatsen aangebracht om overtreders te laten stoppen.

In de vier jaren van het project planden de Rijkspolitieposten van Adorp en Winsum gezamenlijk tenminste 45 uur per maand voor de S2 in, waarvan ongeveer 25 uur op snelheid werd gericht. Dit resulteerde in tenminste één intensieve snelheidscontrole per week. De Verkeersgroep van het RP District Groningen plande ter assistentie 10 mensuren per week in.

In het eerste jaar van het project beperkte het toezicht zich tot het gedeelte Groningen-Ranum. Medio 1989 werd het gerichte toezicht uitgebreid ten Noorden van Ranum tot aan Lauwersoog. De groepen automobilisten ten noorden en ten zuiden van Ranum komen niet precies overeen. De gebruikers van het noordelijke gedeelte van de S2 (Ranum-Lauwersoog) waren

vaak geen forensen, maar toeristische weggebruikers. Dit laatste bleek bijvoorbeeld ook uit het gegeven, dat ongevallen op het noordelijke deel van de S2 relatief vaak in de weekeinden plaatsvinden en die op het zuidelijke gedeelte vaak op werkdagen. Tabel 14 geeft een overzicht van de aantallen politiecontroles in de maanden oktober-januari over de jaren 1988-1993, uitgesplitst naar de weg ten noorden en ten zuiden van Ranum, de aantallen controles, aantallen gecontroleerde voertuigen en de percentages overtreders.

---

*Aantallen controles:*

	ten Zuiden v Ranum	ten Noorden v Ranum	Totaal
1 okt 1988 - 1 feb 1989	22	-	22
1 okt 1989 - 1 feb 1990	13	?	?
1 okt 1990 - 1 feb 1991	13	7	20
1 okt 1991 - 1 feb 1992	9	6	15

*Aantallen gecontroleerde voertuigen en percentages overtreders:*

	Buiten beb. kom		Binnen beb.kom	
	N	%	N	%
1 okt 1988 - 1 feb 1989	3090	1,4	5402	3,7
1 okt 1989 - 1 feb 1990	3214	1,8	2006	4,7
1 okt 1990 - 1 feb 1991	?	?	?	?
1 okt 1991 - 1 feb 1992	2118	3,6	5275	3,7

---

Tabel 14. *Aantallen controles op de S2, aantallen gecontroleerde voertuigen (N), en percentages overtreders (%) (Bron: Wildervanck, 1989, 1993)*

#### *De kosten*

Het S2-project was tot 1993 een low-budget project. Het aanbrengen van meer begroeiing geschiedde in het kader van de normale onderhoudswerkzaamheden. De aanleg van de opvangplaatsen kostte f 20.000,-. Dit bedrag werd gefinancierd door de wegbeheerder en de aanliggende gemeenten, die daartoe hun resultaatpremie van de Actie -25% over 1988 beschikbaar stelden. De voorlichting geschiedde volledig in eigen beheer. De persberichten en de voorlichtingsbrief aan de overtreders werd door het secretariaat van het ROV aangeleverd. Ook de jaarlijkse evaluatie werd door de projectpartners zelf uitgevoerd: de provincie meet snelheden, de politie zorgt voor de gegevens over controles en bekeuringen. Het ROG-secretariaat schrijft de reportages.

### Resultaten

Op de S2 werden op diverse locaties binnen en buiten de bebouwde kom en op de komgrens snelheden gemeten. De metingen werden gehouden op de volgende tijdstippen:

juni 1988	voormeting
oktober 1988	meting 1 (project gestart)
feb/maart '89	meting 2
feb/maart '90	meting 3
feb/maart '91	meting 4
feb/maart '92	meting 5
feb/maart '93	meting 6

Tabel 15 geeft het verloop van de gemiddelde rij snelheden over de periode 1988-1993. De gegevens in deze tabel wijzen erop dat de getroffen maatregelen de rij snelheden buiten de bebouwde kom wèl, maar binnen de bebouwde kom níét hebben gereduceerd. Bij een eerste evaluatie van de resultaten in mei 1989 werd naar voren gebracht dat sommige weggedeelten binnen de bebouwde kom een zodanige allure hebben dat hoge snelheden worden uitgelokt. Als mogelijke tegenmaatregelen tegen dit 'allure-effect' worden dan genoemd: het verduidelijken van de komgrenzen, het versterken van het 'dorpse' karakter van de betreffende weggedeelten en het verschuiven van het accent van het politietoezicht binnen de bebouwde kom.

Plaats	Rich-ting	limiet	'88	'89	'90	'91	'92	'93
Groningen-Adorp	L'oog	80	88	79	79	69	71	73
Adorp-Groningen	Gron	80	84	73	78	75	73	74
Adorp komgrens	L'oog	50>80				71	64	66
Adorp komgrens	Gron	80>50				70	68	68
Sauwerd	L'oog	50	52	51	50	46	49	53
Sauwerd	Gron	50	49	49	46	46	46	52
Sauwerd-Winsum	L'oog	80	76	76	77	75	70	71
Winsum-Sauwerd	Gron	80	78	76	78	72	69	75
Winsum	L'oog	50	53	54	52	54	52	53
Winsum	Gron	50	53	54	52	52	50	53
Ulrum buit.b.k.	L'oog	80		78	81	77	82	78
Ulrum buit.b.k.	Gron	80		78	81	72	74	72

Tabel 15. Gemiddelde snelheden vóór (1988) en gedurende het project (Bron: Wilder vanck, 1993).

Tabel 16 geeft voor de maanden oktober t/m januari het verloop van de ongevalgegevens over de periode 1987-1993. Gezien de geringe absolute aantallen waarvan in de tabel sprake is, kan er niet al te grote waarde worden gehecht aan de beperkte stijgingen of dalingen in aantallen. Het lijkt er in ieder geval wel op dat de genomen maatregelen het aantal slachtoffers op de S2 heeft teruggebracht tot een stabiel laag niveau, en dat de maatregelen vooral buiten de bebouwde kom een effect hebben gehad en niet binnen de bebouwde kom. De laatste constatering stemt overeen met de eerdere bevinding dat de maatregelen de rijnsnelheden binnen de bebouwde kom niet of nauwelijks hebben beïnvloed.

	okt 87- jan 88	okt 88- jan 89	okt 89- jan 90	okt 90- jan 91	okt 91- jan 92	okt 92- jan 93
Ongevallen binnen bebouwde kom	8	5	8	7	8	7
Ongevallen buiten de bebouwde kom	14	11	9	8	10	11
Ongevallen totaal	22	16	17	15	18	18
						3
Gewonden	9	4	2	2	3	
Doden	4	0	0	0	1	0
Totaal slachtoffers	13	4	2	2	4	3

Tabel 16. *Ongevallen op de S2 tijdens de maanden oktober-januari over periode 1987-1993 (Bron: Wildervanck, 1993)*

### 3.5. De N9-campagne

#### *Algemene inleiding*

De N9 is de hoofdverbindingsweg tussen Alkmaar en Den Helder. Op de weg geldt voor het grootste deel een geslotenverklaring voor fietsers en bromfietsers. Langzaam rijdende landbouwvoertuigen zijn op de meeste wegvakken wel toegestaan. De weg loopt door een aantal bebouwde kommen waar de snelheidslimiet dan 50 of 70 km/uur is. Per kilometer weg is het aantal letselongevallen op de N9 circa 1,5 maal groter dan elders in het land.

Veling (1992) rapporteert over een grootschalige verkeersveiligheids campagne rond de N9 in de periode september 1991 - maart 1992. De campagne werd onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland opgezet en uitgevoerd. De campagne werd inhoudelijk begeleid door de werkgroep 'N9' waarin, onder voorzitterschap van de wegbeheerder, de Afdeling Verkeersveiligheid van Rijkswaterstaat Noord-Holland, het OM en de diverse politiekorpsen die op de N9 werken, zitting hadden.

De politiekorpsen, het OM en de wegbeheerder waren in feite al vanaf 1 maart 1991, vóór het begin van de officiële campagne, gestart met maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de N9. Deze maatregelen waren verhoogd politietoezicht, snellere afhandeling van processen-verbaal, uniformering van snelheidslimieten op de N9 (alle op 80 of 50 km/uur gesteld), accentuering van bebouwde kom grenzen, plaatsing

van attentieborden met aanduiding van snelheidslimieten, plaatsing van maximum-snelheidsborden, plaatsing van borden met tekst 'controle'. Een analyse van de problematiek rond de N9 (gebaseerd op enquête-onderzoek, onderzoek van ongevalgegevens, visuele inspecties en praktijkinzichten) leverde het volgende beeld op. De onveiligheid op de N9, afgemeten aan het aantal letselongevallen, was sinds 1987 weer toegenomen. Bij de letselongevallen betrof het relatief vaak ongevallen op rechte wegvakken onder normale omstandigheden (dat wil zeggen niet per se 's nachts, bij regen, bij grote drukte). Er werd geconcludeerd dat er sprake was van een verslechtering van de gedragsdiscipline van de N9-berijders. Dit zou zich dan uiten in te hoge rijnsnelheden, te korte volgfstanden, gevaarlijke inhaalmanoeuvres, geen voorrang verlenen en verkeerd voor-sorteren. Snelheid was bij al deze riskante gedragingen een medebepalende factor.

Door de omwonenden en de regelmatige gebruikers van de N9 werd deze onveiligheidsproblematiek echter sterk onderschat (zie Veling, 1991). De limietovertreders op de N9 blijken als volgt te kunnen worden gekarakteriseerd: man, jonger dan 55 jaar, hoge ritfrequentie op de N9, geen auto met lage topsnelheid, woon-/werk- of zakelijk ritmotief en rijdend van of naar Den Helder. Als reden voor het overschrijden noemde men vaak tijdswinst. Ook speelt mee dat het 'autowegkarakter' van de N9 (veel doorzicht, brede weg, vrijliggende fietspaden) uitnodigt tot snel rijden. Veel bestuurders overschrijden naar eigen zeggen ongemerkt de limiet.

#### *De opzet van de campagne*

De officiële campagne startte op 2 september 1991 en werd beëindigd op 31 maart 1992. De totale campagneperiode op de N9 werd verdeeld in vijf actieperioden van zes weken. In de perioden 1 en 2 lag de nadruk op het afdwingen van veilig snelheidsgedrag binnen en buiten de bebouwde kom via trajectcontrole, voorlichting en infrastructurele maatregelen. In de perioden 3 en 4 werd het politietoezicht laag intensief uitgevoerd en werd gestreefd naar een internalisering van het veilig snelheidsgedrag door voorlichting te geven over de argumenten voor het gewenste gedrag en tegen het ongewenste gedrag. Aan het begin en het eind van de laatste periode werd zeer intensief gecontroleerd op snelheidsovertreders.

Wat betreft de *voorlichting* het volgende. Direct na de start van de campagne werd een actie-nieuwsbrief verzonden aan gemeentefunctionarissen, vertegenwoordigers van grote bedrijven rond de N9, de Kamers van Koophandel, VVN-afdelingen en de diverse politiekorpsen rond de N9. In deze nieuwsbrief werden doel en opzet van de actie beschreven. Op 24 oktober 1991 werd ook een informatie-bijeenkomst gehouden met de instanties waaraan de nieuwsbrief was verstuurd. Op die bijeenkomst waren de meeste gemeenten vertegenwoordigd evenals de Kamer van Koophandel, de Marine te Den Helder etc. De aanwezigen werden nogmaals geïnformeerd over de campagne en kregen het verzoek om de campagne te ondersteunen met eigen activiteiten: berichten in eigen nieuwsmedia, ophangen van posters e.d.. In november 1991 besteedde de landelijke pers (opnieuw) aandacht aan de actie, naar aanleiding van de eerste ongevallencijfers over 1991. Door alle campagne-activiteiten werd ook de nodige vrije publiciteit verkregen in de lokale media (dagbladen, huis-aan-huisbladen, de lokale radio, en de kabelkrant).

De in oktober gerealiseerde *infrastructurele maatregelen* waren:

1. De plaatsing van 10 mottoborden.
2. Het aanbrengen van een rechte doorgetrokken streep op enkele wegvakken met een slecht uitzicht.

3. Het aanbrengen van extra verlichting op één locatie. 4. Het vervangen van de aanvankelijk aangebrachte vernauwingen bij de ingangen van de bebouwde kom door auto-vriendelijker vernauwingen.

*Het uitgevoerde toezicht*

Voor en tijdens de campagne werden wisselende methoden van politietoezicht gebruikt: radarcontroles waarbij geverbaliseerd werd op kenteken, radarcontroles met staandehoudingen en trajectcontroles. In de perioden waarin verhoogd toezicht was gepland, werden gemiddeld 3 tot 5 keer per week toezichtacties gehouden. In de eerste helft van 1991 voor het begin van de officiële campagne werd een nog hogere toezichtfrequentie gehanteerd. In de voorperiode maart tot september 1991 werden gemiddeld 6 snelheidscontroles per week verricht, waarvan gemiddeld 3,4 controles zonder staandehouding en 2,6 controles met staandehouding.

Tabel 17 geeft een overzicht van de inzet aan uren voor verschillende vormen van toezicht in verschillende perioden.

	Gemiddeld aantal uren per week netto besteed aan:			Totaal aantal uren
	Surveillance	Radar	Trajectcontrole	
Voorperiode (week 9 t/m 35)	29,2	17,4	3,7	1358,1
Periode 1 (week 36 t/m 41)	4,6	0,7	56,7	372,0
Periode 2 (week 42 t/m 47)	4,2	0,8	6,2	67,2
Periode 3 (week 48 t/m 1)	5,3	2,0	19,3	159,6
Periode 4 (week 2 t/m 7)	4,6	0,9	20,2	154,2
Periode 5 (week 8 t/m 13)	8,8	2,7	17,7	175,2
Totaal				2286,3

Tabel. 17. *Politie-inzet in uren tijdens voorperiode en tijdens N9-campagne (Bron: Veling, 1992).*

De door het bureau Traffic Test ontwikkelde methode van trajectcontrole houdt in dat er op twee punten langs dezelfde weg kentekens worden geregistreerd, waarna op basis van afstand en tijd de gemiddelde snelheid over het traject wordt bepaald. Is die gemiddelde snelheid te hoog, dan volgt verbalisatie. Een belangrijk verschil met de doorgaans gehanteerde toezichtmethoden is dat voertuigen over een heel traject gecontroleerd worden en niet alleen op één punt. Daarbij kunnen zowel de registratiepunten als de trajectlengte steeds gevarieerd worden. De trajectcontrole bleek in de praktijk goed te voldoen. De politie kan er bij daglicht goed mee werken en de processenverbaal worden door het publiek en de rechter geaccepteerd.

De trajectcontrole dient overigens niet verward te worden met de zogenoemde lintcontrole. Bij deze laatste methodiek wordt ook gewerkt met



meerdere controleposten na elkaar, maar het gaat daarbij vooral om een kwantitatieve uitbreiding van de reguliere toezichtmethode.

#### *Effecten op rijksnelheden*

Op zes plaatsen op de N9 werd snelheidsmeet- en registratieapparatuur geplaatst. Medio augustus 1991 werd begonnen met de registratie van de rijksnelheden. Op dat moment was de onofficiële 'voor'campagne al een half jaar lang bezig. De als voormeting bedoelde registratie van de rijksnelheid voor de start van de officiële campagne kan daarom niet beschouwd worden als een echte 'nul'meting. Er waren op dat moment al veel maatregelen genomen die zeer waarschijnlijk een snelheidsreducerend effect hebben gehad. Dit blijkt ook uit een vergelijking tussen de rijksnelheden op de N9 en op andere 80 km/uur-wegen aan het begin van de campagne. Op de N9 reed op dat moment slechts 12% boven de 80 km/uur; op de referentiewegen daarentegen 42%.

Uit vooranalyses van de rijksnelheden bleek er voor de analyse van de effecten van de campagne in ieder geval rekening gehouden zou moeten worden met verschillen tussen binnen en buiten de bebouwde kom, verschillen tussen personen- en vrachtauto's, verschillen tussen tijdstippen van de dag (nacht van 0-7 uur; overdag van 7-19 uur; avond van 19-24 uur), verschillen tussen momenten met hoge verkeersintensiteit (meer dan 500 voertuigen per uur) en lage verkeersintensiteit.

Voor het begin van de campagne (2 september 1991) was de rijksnelheid op de N9 buiten de bebouwde kom al op een zeer laag (veilig) niveau als gevolg van de activiteiten tijdens de 'voorcampagne'. Toen de officiële campagne van start ging, daalde de gemiddelde rijksnelheid buiten de bebouwde kom met 2 tot 3 km/uur. Na 4 weken was dat effect weer weg en was de rijksnelheid weer op het niveau van voor de officiële campagne. De campagne heeft de rijksnelheden binnen de bebouwde kom niet tijdelijk nog verder verlaagd. Tijdens de campagneperiode bleven de rijksnelheden en de variatie in deze snelheden (binnen en buiten de bebouwde kom) op een stabiel, laag niveau. Na afloop van de campagne was er weer sprake van een verhoging van snelheid en snelheidsvariatie.

In Tabel 18 zijn de verschillende snelheidseffecten van radarcontrole en van trajectcontrole naast elkaar gezet.

	Initiële snelheid (in km/uur)		Initiëel effect (in km/uur)		Halfwaardetijd (in uren)		Uitdooftijd (in uren)	
	radar	traject	radar	traject	radar	traject	radar	traject
<i>Buiten de bebouwde kom:</i>								
overdag	86,9	87,3	1,6	5,1	4,1	11,8	5,5	15,5
avond	95,2	95,2	5,2	6,4	0,6	4,2	3,0	6,0
<i>Binnen de bebouwde kom:</i>								
overdag	58,4	58,7	0,5	2,4	3,5	4,2	3,6	5,2
avond	65,0	65,2	3,6	4,3	0,6	4,6	2,3	6,3

Tabel 18. *Initiële effecten, halfwaardetijd en uitdooftijd van radarcontroles en trajectcontroles binnen en buiten de bebouwde kom, zowel overdag (07.00-19.00 uur) als 's avonds (19.00-24.00 uur) (Bron: Veling, 1992).*

Zoals we uit de gegevens uit Tabel 18 kunnen opmaken werd met de trajectcontrole een belangrijk groter initiëel effect (het effect ten tijde van de controle) bereikt dan met radarcontrole (let wel: de effecten van de radarcontroles werden gecombineerd over radarcontroles met en zonder staandehouding!). Bovendien duurt het met trajectcontrole veel langer voordat de effecten gehalveerd zijn of volledig verdwenen zijn. Bij een tussentijdse evaluatie bleek in eerste instantie dat de uitdooftijden en halfwaardetijden van trajectcontroles niet beter waren dan die van de radarcontroles. Volgens Veling werd de trajectcontrole pas sinds december 1991 met een passende opvallendheid uitgevoerd. Door die grotere opvallendheid zijn de effecten groter geworden. Het is echter nog niet duidelijk of de genoemde gunstige effecten zijn toe te schrijven aan de nieuwigheid van trajectcontrole of aan een structureel aspect van deze controlemethode.

#### *Effecten op ongevallen*

In Tabel 19 zijn voor 1991 en de vijf voorafgaande jaren het aantal gewonde en overleden verkeersslachtoffers op de N9 weergegeven.

	Buiten de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom
1986/1987	53	7
1988	59	7
1989	50	7
1990	75	5
1991	26	5

Tabel 19. Aantallen verkeersdoden en -gewonden op de N9 binnen en buiten de bebouwde kom in verschillende jaren (Bron: Veling, 1992).

Uit deze tabel blijkt dat de vermindering van het aantal letselslachtoffers uitsluitend te vinden is *buiten* de bebouwde kom. Over het gehele jaar 1991 gerekend was de daling in het aantal letselslachtoffers buiten de bebouwde kom 56% ten opzichte van het gemiddelde aantal van de vijf voorafgaande jaren. De daling van het aantal letselslachtoffers tijdens de voorperiode (1 maart - 31 augustus) in vergelijking met dezelfde periode in de voorgaande vijf jaren was 67%; deze daling gerekend voor de campagneperiode was 69%.

Als er gekeken wordt naar de vermindering van het aantal geregistreerde ongevallen in plaats van het aantal geregistreerde letselslachtoffers, is de vermindering wat geringer. Opnieuw is deze vermindering alleen te constateren buiten de bebouwde kom. Het blijkt dan dat er buiten de bebouwde kom sprake is van een daling van 37% in het gehele jaar, een daling van 32% in de voorperiode en van 45% in de campagneperiode.

De onderzoeker trekt vergelijkingen tussen de onveiligheidsgegevens voor de N9 en die voor twee routes die als alternatief worden gebruikt (de Duinweg en de N245), alsmede die voor de gehele provincie Noord-Holland.

Op de beide alternatieve routes was het aantal letselslachtoffers in 1991 ongeveer gelijk aan dat in voorgaande jaren. In de gehele provincie Noord-Holland was in het jaar 1991 het aantal verkeersslachtoffers met 9% gedaald ten opzichte van het gemiddelde aantal over de vijf voorafgaande jaren. 'Dit betekent dat geconcludeerd kan worden dat de gevoerde

campagne het beoogde doel van reductie van letselongevallen buiten de bebouwde kom meer dan gehaald heeft (56-9=47% extra veiligheidswinst) en dat er geen aantoonbare 'migratie' van ongevallen heeft plaatsgevonden naar alternatieve routes.' (Veling, 1992; p. 32).

*Effecten op attitudes*

Herhaalde enquêtes, voor en na de campagne afgenomen, wezen uit dat er bij de automobilisten op de N9 geen verandering was opgetreden in de waarneming van snelheid als aan ongevallen bijdragende factor en in het belang van veiligheid als motief om de limiet niet te overschrijden. Het besef dat snelheid een belangrijke factor bij ongevallen is en het motief om vanuit veiligheidsredenen de limiet niet te overschrijden, waren niet sterker geworden.

Kortom, de N9-campagne is zeker succesvol te noemen wat betreft het terugbrengen van de rijsnelheid en het verminderen van het aantal ongevallen. Maar de campagne heeft er helaas niet toe geleid dat de automobilisten op de N9 meer veiligheidsbewust zijn geworden. Deze bestuurders zijn wel langzamer en veiliger gaan rijden, maar ze deden dit niet zozeer vanuit een innerlijke overtuiging. De drijfveer was veeleer de dreiging van het politietoezicht.

**3.6. Het drie-speerpuntenproject**

In het kader van het eerder beschreven drie-speerpuntenproject (DSP) werd ook campagne gevoerd om de rijsnelheden van automobilisten op 80 km/uur-wegen te verminderen. Daarnaast is in de stad Zwolle een speciale snelheidsactie opgezet die gericht was op de 50 km/uur-wegen.

*Rijkspolitie-inzet op vier 80 km/uur-wegen:*

	Radar-uren	Surv. uren	Aantallen processen-verbaal met staande-houding	zonder staande-houding
Enschede-Eibergen	144	600	126 (5%)	2155 (88%)
Deventer-Zwolle	138	557	280 (10%)	2401 (87%)
Zwolle-Ommen	188	990	468 (12%)	3321 (82%)
Goor-Delden	137	521	300 (8%)	3389 (89%)
Totaal	580	3244	1174 (9%)	11266 (86%)

*Gemeentepolitie-inzet op vier 50 km/uur-wegen:*

	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal geverbaliseerde voertuigen
Veerallee-Pannekoekdijk	13078	13%
Blaloweg-Zwartewaterallee	6308	19%
Rijnlaan-Hogekampsweg	2793	11%
Hanekamp	3527	10%
Totaal	25706	14%

Tabel 20. Gegevens over de politie-inzet van de Rijkspolitie en de gemeentepolitie te Zwolle in het jaar 1989 (Bron: Modde & Veling, 1990)

De taakstelling voor de campagne was de volgende: 'het reduceren van de gemiddelde snelheid op de geobserveerde wegvakken tot beneden de wettelijk toegestane maximum snelheid, met een standaardafwijking van kleiner dan 10% van de gemiddelde snelheid' (Modde & Veling, 1990, p. 4). Ten behoeve van deze campagne werd door de werkgroep Snelheid van het ROV Overijssel een aantal 80 km/uur-wegen geselecteerd, alsmede vier trajecten binnen de bebouwde kom van de gemeente Zwolle. Op deze wegen is door de politie gericht verkeerstoezicht op snelheid gehouden. In het toezichtschema werd gepland dat de politie op de betreffende 80 km/uur-wegen twee weken lang dagelijks intensieve controle zou houden, vervolgens twee weken minder intensieve controle (2 à 3 keer per week) en daarna acht weken met alleen incidentele controle. Tabel 20 (zie blz. 77) geeft een overzicht van de actie-inspanningen van de Rijkspolitie op de vier geselecteerde actiewegen.

Modde en Veling plaatsen enige kritische kanttekeningen bij de gehanteerde vormen van toezicht. Volgens de onderzoekers is bij het toezicht op snelheid te weinig gebruik gemaakt van staandhoudingen met opvallende surveillancewagen. Tevens is opgemerkt dat de periode van acht weken van incidenteel toezicht waarschijnlijk te lang is, waardoor een mogelijke uitdoving van aanvankelijk gerealiseerde snelheidseffecten gemakkelijk heeft kunnen optreden.

Bij de uitvoering van de politie-acties bleek dat de te leveren inspanning niet altijd werd gehaald. Natuurlijk kan een dergelijke situatie zich voordoen. Volgens Modde en Veling heeft dit echter geen aanleiding gegeven voor de betrokken partijen om zich te bezinnen op de nieuw ontstane situatie en de daarbij te volgen eventuele nieuwe strategie.

#### *De opzet van het onderzoek*

Voor de evaluatie van de effecten van de snelheidscampagnes op de rij-snelheden op de 80 km/uur en 50 km/uur-wegen werden zowel objectieve metingen van rij-snelheden als schriftelijke enquêtes uitgevoerd.

Bij het verrichten van de objectieve metingen werd een onderscheid gemaakt tussen actiewegen waar de politie een snelheidscontrole had uitgevoerd, controlewegen die in het verlengde van de actiewegen lagen, maar waar geen snelheidscontrole had plaatsgevonden en referentiewegen waar helemaal geen snelheidstoezicht had plaatsgevonden. Op vier actiewegen, drie controle- en drie referentiewegen werden voor, tijdens en na de campagne snelheidsmetingen verricht. De metingen vonden alle overdag plaats, buiten de spits en zoveel mogelijk bij droog weer. Per meting werden minstens 170 voertuigen, verdeeld over beide rijrichtingen, geregistreerd. In de gemeente Zwolle vonden eenmaal voor de actie en eenmaal na de actie vier metingen plaats, verdeeld over twee locaties op twee actiewegvakken.

Uiteindelijk werden de objectieve metingen van de rij-snelheden niet gebruikt voor het evalueren van het effect van de snelheidscampagne. Volgens de onderzoekers bleek uit analyse 'dat een groot aantal variabelen op deze metingen van invloed zijn, zoals bijvoorbeeld tijdstip, dag en duur van de meting, wel- of niet vrije rijder zijn, weersomstandigheden, enz.' (Modde & Veling, 1990, p. 30). Het beschikbare onderzoeksbudget liet het niet toe om het onderzoek zodanig op te zetten dat voor al deze variabelen gecontroleerd kon worden. De effectevaluatie werd dus uitsluitend gebaseerd op zelfgerapporteerde gedragsgegevens die afkomstig waren uit twee schriftelijke enquêtes. Deze enquêtes waren in april 1989 en in maart 1990 verzonden naar circa 1300 respondenten.

### *Resultaten*

Bij beide enquêtes werd een respons van meer dan 80% verkregen. De respons was zo hoog omdat van te voren informatie was verkregen over de adressen en de bereidheid tot medewerking van respondenten. Er werd gewerkt met een zogenaamde tweetrapsprocedure. Bij de voormeting, resp. nameting werden eerst 4000, resp. 5000 huishoudens benaderd met de vraag of men aan een enquête-onderzoek wilde meedoen. Men werd verzocht aan te geven welke personen van 18 jaar of ouder die op het betreffende adres woonachtig waren, en die in het bezit waren van een rijbewijs, wilden meewerken aan het onderzoek. Dit leverde voor de voormeting, resp. nameting 1790, resp. 2217 bruikbare namen en adressen op. De populatie van geretoureerde namen en adressen bleek niet selectief te zijn samengesteld wat betreft kenmerken leeftijd en grootte van het huishouden. Vervolgens werd uit deze populatie een aselechte steekproef getrokken van circa 1300 personen.

De onderzoekers vergeleken de zelfgerapporteerde voorkeursnelheden op 80 km/uur-wegen en op wegen binnen de bebouwde kom aan het begin van het campagnejaar met die aan het einde van het campagnejaar. Uit deze vergelijking kwamen geen verschillen naar voren. Wel bleek dat bij de voormeting 20% van de bekeurde automobilisten was bekeurd voor een snelheidsovertreding buiten de bebouwde kom, terwijl dit percentage bij de nameting 29% was. De onderzoekers schrijven dit significante verschil toe aan de verhoogde politie-inspanningen op de 80 km/uur-wegen. Een mogelijke verklaring waarom de verhoging van de politie-inspanningen niet heeft geleid tot een gelijktijdige verhoging van de subjectieve pakkans en daarmee tot een verlaging van de gereden snelheden is volgens de onderzoekers dat er naar verhouding weinig gebruik is gemaakt van opvallende staandehoudingen.

Al met al concluderen de onderzoekers: 'Het streefbeeld met betrekking tot het speerpunt snelheid - het terugdringen van de gemiddelde snelheid op alle wegen waar acties hebben plaatsgevonden tot beneden de wettelijke limiet, alsmede een verlaging van de spreiding rond dit gemiddelde tot ten hoogste 10% hiervan - lijkt derhalve niet dichterbij te zijn gehaald.' (Modde & Veling, 1990, p. 32).

### **3.7. Toezicht op wegen binnen de bebouwde kom**

In het eerder besproken onderzoek naar gericht politietoezicht op rijnsnelheid op 80 km/uur-wegen werd gevonden dat gericht verkeerstoezicht met gebruikmaking van radarcontroles en in combinatie met publieksvoorlichting de grootste snelheidsreductie liet zien. Rooijers onderzocht of deze methode ook met succes kon worden toegepast op wegen binnen de bebouwde kom. Deze onderzoeker deed onderzoek op locaties in Rotterdam en in Amsterdam. Eerst wordt ingegaan op het Rotterdamse onderzoek, daarna op het Amsterdamse. In Tabel 21 wordt een overzicht gegeven van de opzet en de resultaten van de totale serie experimenten.

#### *Het Rotterdamse onderzoek*

In 1989 en 1990 werden drie veldexperimenten uitgevoerd op locaties in Rotterdam. Bij alle experimenten werd gebruik gemaakt van dezelfde toezichtmethode, radarcontroles met opvallende staande houding constant gehouden, maar van wisselende voorlichtingsactiviteiten

Het eerste experiment vond plaats in het voorjaar 1989 op de Stadhoudersweg, een belangrijke in- en uitvalsweg van Rotterdam, met 2 x 2 rij-

	Fasering	Aard voor/ maatregel	Locaties	Resultaten
<i>Experimenten in Rotterdam</i>				
Exp 1. voor- jaar 1989	1.voormeting 2.toezicht 3.tussenmeting 4.voorlichting 5.toezicht + voorl. 6.nameting	affiche- borden langs de weg: '50, de uiterste limiet' spandoek- boven weg: gas terug 50!	1 locatie; in- en uitvals- weg; onderzoek gericht op met hoge snelheid binnenkomend verkeer; ge- schatte etmaalint. 13.000 voert.	bij enkel toezicht geen effect op snelheid; bij enkel voorl. 4 km/uur minder hard gereden bij toezicht + voorl. 6 km/uur minder hard gereden
Exp 2. najaar 1989	1.voormeting 2.toezicht 3.tussenmeting 4.voorlichting 5.toezicht + voorl. 6.nameting	bebording; voorlichting via tv, radio kranten; affiches en folders; bioscoop- spotje slagzin op bussen	2 locaties; een locatie (1) met middenberm 2 x 2 rijstroken geschatte etmaal- int. 13.000 voert; andere locatie (2) lijkt op dorpsweg gesch. etmaalint. 9.000-10.000 voert.	de geringste snelheids- reductie gevonden bij enkel toezicht ( $< 3$ km); de grootste snelheidsreductie bij voorl. + toezicht (gem. 7,5 km/uur minder op locatie 1; gem. 4,1 km/uur minder op locatie 2)
Exp 3. voor- jaar 1990	1.voormeting 2.toezicht 3.tussenmeting 4.voorlichting 5.toezicht + voorl. 6.nameting	affiche- borden langs de weg; plaatsing van twee borden die aangeven hoeveel autom. niet harder dan 60	1 locatie; weg met dubbele rijbanen 2 x 2 rijstroken apart liggend fietspad; geschatte etmaalint. 6.000 à 7000 voert.; veel overstekers ivm aanwezigheid disco, winkelcentrum metrostation	minste snelheidsred. bij enkel toezicht (vermindering gem. rijsn. met 3,3 km/uur; grootste snelheidsred. bij voorl. + toezicht (vermindering gem. rijsn. met 6,2 km/uur)
<i>Experimenten in Amsterdam:</i>				
Exp. 4 april- mei 1990	1. voormeting 2. toezicht 3. tussenmeting 4. signaaldrempels 5. drempels+toezicht 6. nameting	-	2 locaties op één weg; verkeersader tussen Osdorp- A'dam centrum; eerste deel weg lim. 70, tweede deel lim. 50; 2 meetpunten	effect van enkel politietoezicht gering ( $< 2,3$ /uur reductie) effect enkel dremp. groot ( $\pm 8$ km/uur red.) effect toez.+dremp. 't grootst ( $\pm 9$ km/uur reductie)
Exp. 5	1. voormeting 2. feedbackbeb. 3. feedbackbeb.+ signaaldrempels 4. feedbackbeb.+ dremp.+toezicht 5. nameting 1 6. nameting 2	op feedback borden perc. autom.vermeld die niet harder reden dan 60, gebaseerd op gegevens voor- afgaande week	3 locaties: 1 grote verk.ader gesch. rijbanen, aparte fietspaden max 50, 1 smalle bochtige weg één rijbaan, veel in-/uitritten 1 contr. locatie 50 km/uur-wegvak	geringe snelheids- reductie door feedback- bebording ( $< 1,5$ km/u) toevoeging drempels leidt tot grote snelh. reductie (6km/uur); extra effect toezicht relatief gering ( $< 1$ km/uur); snelh.effecten doven zeer snel na einde experiment

Tabel 21. *Veldexperimenten in Rotterdam en in Amsterdam van Rooijers (1990, 1992).*

stroken. Het onderzoek concentreerde zich op het binnenkomende verkeer dat met hoge snelheid de bebouwde kom binnenrijdt, hetgeen door invoegend verkeer van de parallelweg en kruisend verkeer tot gevaarlijke situaties leidt.

In het eerste experiment werd voorlichting enkel op de onderzoeklocatie zelf toegepast (bebording langs de weg, plaatsing spandoek, uitdelen folders door politie). In het tweede experiment werd voorlichting langs de weg (afficheborden) aangevuld met voorlichting in de lokale massamedia (persberichten over snelheidscontroles, slagzin '50, de uiterste limiet' op stads- en streekbussen, verspreiding van affiches en folders in openbare gebouwen, affiche-campagne op de zgn. Abri's, en het gebruik van een bioscoopspotje) In het derde experiment werd de voorlichting langs de weg aangevuld met de plaatsing van borden waarop werd aangegeven hoeveel automobilisten de limiet niet overschrijden waarbij het percentage werd vermeld dat niet harder reed dan 60 km/uur plus 10 procent (collectieve feedback via variabele bebording).

#### *Resultaten in Rotterdam*

In elk van de drie Rotterdamse experimenten werd gevonden dat de combinatie van politietoezicht en voorlichting de grootste snelheidsreducties tot stand brengt. Verder bleek dat uitsluitend voorlichting een grotere vermindering van de snelheid teweegbracht dan uitsluitend politietoezicht. Voorlichting heeft uiteraard het voordeel boven politietoezicht dat het op vrij eenvoudige wijze en relatief goedkoop 24 uur per dag kan worden ingezet. Op het moment van de snelheidscontroles zelf is het snelheidsreducerende effect van het toezicht groter dan dat van voorlichting. Er konden helaas geen nadere uitspraken worden gedaan over de effectiviteit van de verschillende voorlichtingsactiviteiten. Vanwege de forse verschillen tussen de onderzoeklocaties zijn de resultaten van de drie experimenten wat betreft voorlichting moeilijk met elkaar te vergelijken.

#### *Het Amsterdamse onderzoek*

In het eerste experimenten werden de effecten van toezicht en signaaldrempels op rijdsnelheden onderzocht, zowel afzonderlijk als in combinatie met elkaar. De locatie van het onderzoek was de Cornelis Lelylaan, een belangrijke verkeersader tussen Osdorp, Amsterdam Centrum en de Ringweg. Dit is een rechte weg met dubbele rijbaan, met een scheiding via een dubbele trambaan. Een groot deel van de automobilisten overschreed de 70 km/uur-limiet op deze weg. De hoge rijdsnelheid kon vooral bij nadering van het NS-station Lelylaan (waar een limiet van 50 km/uur geldt) leiden tot gevaarlijke situaties vanwege de aanwezigheid van voetgangers-oversteekplaatsen en invoegend verkeer van de parallelweg.

Bij het tweede experiment was sprake van twee experimentlocaties (waar toezicht+drempels werden beproefd) en één controlelocatie (geen snelheidsbeperkende maatregelen). De twee experimentlocaties waren de Burgermeester Roëllstraat, een belangrijke verkeersader met gescheiden rijbanen met dubbele rijstroken, met apart gelegen fietspaden en met drukke kruisingen, en de Sloterweg, een smalle bochtige weg met één rijbaan.

#### *Resultaten*

De onderzoeker constateert dat 'het residu-effect als gevolg van de interventies zeer minimaal is' (Rooijers, 1991; p. 47) en dat politietoezicht in de praktijk slechts momentane effect heeft. "Gericht verkeerstoezicht,

waarbij door de politie op een bepaalde locatie radarcontroles worden uitgevoerd met opvallende staandhoudingen, heeft op het moment dat de controles daadwerkelijk plaatsvinden ook een belangrijke invloed op de rijsnelheid van automobilisten. Om praktische redenen kan de politie evenwel slechts gedurende enkele dagdelen per week worden ingezet voor dergelijke controle-activiteiten. Over de gehele week genomen, is het effect van politietoezicht daarom toch relatief gering'. (Rooijers, 1991; p. 45). Verder werd ook gevonden dat maatregelen als signaaldrempels een sterker reducerend effect hebben dan het politietoezicht. In hoeverre is politietoezicht op rijsnelheden binnen de bebouwde kom dan nog nuttig? Rooijers geeft, naast de directe effecten op het snelheidsgedrag van automobilisten, twee additionele redenen voor het nut van toezicht op snelheden binnen de bebouwde kom. Ten eerste wordt de maatregel van politietoezicht op rijsnelheden door automobilisten meer acceptabel gevonden dan het aanleggen van signaaldrempels. Ten tweede kunnen waarneembare toezichtactiviteiten door de politie een positief bekrachtigende functie hebben voor de automobilisten die zich wel aan de snelheidslimieten houden.

#### *Aanbevelingen*

De onderzoeker formuleert drie aanbevelingen:

1. Regelmatige terugkoppeling van gegevens over snelheidsreducties die met het toezicht bereikt worden, werkt motiverend voor de betrokken politiefunctionarissen en zou een vast onderdeel van elk toezichtproject moeten zijn.
2. Toezicht en feedback-bebording zijn weinig zinvol op die wegen waar de snelheidslimiet door een grote meerderheid van de automobilisten niet wordt geaccepteerd. Maatregelen in deze situatie kunnen afbreuk doen aan de geloofwaardigheid van het beleid. Voordat men politietoezicht, feedbackbeording of signaaldrempels wil toepassen is het zaak eerst inzicht te verkrijgen in de mate waarin de limiet wordt overschreden en in de beleving van de weg en de limiet door de automobilisten. 'Wanneer deze aspecten erg negatief uitvallen, zal naar andere maatregelen gezocht moeten worden om de feitelijke rijsnelheid meer met de wettelijke maximumsnelheid overeen te laten komen.' (Rooijers, 1991; p. 49).
3. Onderzoek op langere termijn is nodig om iets te weten te komen over de beïnvloeding van het snelheidsverloop bij de inzet van maatregelen (toezicht, drempels, bebording) over langere tijdperioden of bij herhaling over korte perioden.

### 3.8. Toezicht op autosnelwegen

De Waard en Rooijers (1992) en De Waard, Söder en Rooijers (1992) doen verslag van de resultaten van vier experimenten met politietoezicht op autosnelwegen.

De eerste drie experimenten vonden gelijktijdig plaats in de periode september - november 1991. Deze experimenten omvatten steeds de volgende fasen: een voormeting van vier weken (9 sept.-4 okt. 1991), een handhavingsperiode van eveneens vier weken (7 okt.-1 nov. 1991) en een nameting (4 nov.-29 nov. 1991). De Algemene Verkeersdienst Rijkspolitie (AVD) voerde op vier van de vijf werkdagen tussen tien uur 's morgens en drie uur 's middags snelheidscontroles uit.

Omwille van de vergelijkbaarheid bestonden alle experimentele wegvakken autosnelweg uit twee keer twee rijstroken en lagen op deze trajecten



ES-06 telpunten van Rijkswaterstaat welke geschikt waren voor het meten van rijsnelheden. Tevens werden er lussen gelegd voor het classificeren van individuele rijsnelheden. De wettelijk snelheidslimiet voor personenauto's was op alle trajecten 120 km/uur. De kans dat iemand de verschillende wegvakken in één rit berijdt was zo klein mogelijk gemaakt.

#### *De opzet van het toezicht in de eerste drie experimenten*

In het *eerste* experiment A werd de *intensiteit* van de politie-inspanning op drie verschillende wegvakken gemanipuleerd waardoor een verschillende objectieve pakkans ontstond. In het kader van dit experiment werden gedurende een periode van 4 weken resp. elke 100ste, elke 25ste en elke zesde limietovertreder staandegehouden en geverbaliseerd. De staandehoudingen vonden plaats op basis van volgorde van meting. Dit betekent dat de kans om staande te worden gehouden onafhankelijk was van de grootte van de limietoverschrijding.

Bij het *tweede* experiment B werd het effect op rijsnelheid van de methode 'staandehouden' vergeleken met het effect van de methode 'verbaliseren op kenteken'. Op de twee onderzochte wegvakken werd de pakkans voor een limietovertreder gelijk aan elkaar gesteld. Zowel in de conditie met staandehoudingen (conditie ST6) als in de conditie met verbalisatie op kentekens (conditie Kt6) werd één op de zes overtreeders geverbaliseerd.

Het *derde* experiment C ging in op de vraag of het zo spoedig mogelijk terugkoppelen van de registratie van de overtreding aan de overtreder door middel van een brief effect heeft indien op kenteken geverbaliseerd wordt. Binnen dit onderzoek werden twee locaties waar op kenteken geverbaliseerd werd vergeleken, waarbij de afhandeling in één van beide condities standaard was. In de beide toezichtcondities van dit experiment werd elke zesde overtreder geverbaliseerd op kenteken. In de conditie met snelle terugkoppeling (conditie Br6) liet de Algemene Verkeersdienst Rijkspolitie de film met opnames van overtreeders sneller dan normaal ontwikkelen waarna elk zesde kenteken in een PC-bestand werd ingevoerd. Hierna werd de 'feedback' brief uitgedraaid en verstuurd. In de brief werd melding gemaakt van de datum, tijdstip en locatie van de overtreding, de grootte van de overtreding in termen van overschrijding van de limiet en van het feit dat een bekeuring toegezonden zou worden. Later werden de kentekens in beide condities op de gebruikelijke wijze afgehandeld zodat er geen verschil zou ontstaan tussen beide condities in de tijdsduur waarop de boete zelf ontvangen werd.

#### *Het opzet van het toezicht in het vierde experiment*

Het *vierde* en laatste experiment D werd uitgevoerd van februari t/m juni 1992. Bij dit experiment D is gedurende twaalf weken de intensiteit van de politie-inspanningen afhankelijk gemaakt van het percentage overtreeders. De methodiek bij dit experiment was staandehouding van limietovertreders. Hiertoe werd radarapparatuur onopvallend opgesteld langs de snelweg. De staandehoudingseenheid bestaande uit politiemensen op opvallende politiemotoren werd gedurende de controle eveneens bij voorkeur onopvallend opgesteld. De staandehoudingen werden juist opvallend langs de snelweg uitgevoerd. *Alle* overtreeders die niet werden staandegehouden, werden in tegenstelling tot eerdere deelonderzoeken, op basis van kenteken geverbaliseerd. De actie van het AVD was volledig gericht op het verkeer waarvoor een snelheidslimiet van 120 km/uur geldt. De verwachting was dat er een wisselwerking zou optreden tussen handhavingsinspan-

ning en percentage overtreders, waarbij telkens met behulp van een geringere inspanning toch eenzelfde effect op het percentage overtreders zou kunnen worden bereikt.

In de voorbereiding van experiment 4 werd vooraf besloten dat een percentage van 6% harder dan 130 km/uur de te realiseren bovengrens zou vormen op de te onderzoeken autosnelweg. Het plan was om in eerste instantie een intensieve inspanning te plegen voor het bereiken van deze grens. Vervolgens werd de intensiteit gradueel verlaagd zolang als niet meer dan 6% van de automobilisten harder reed dan 130 km/uur. Zodra deze grens weer werd overschreden, werd ook de intensiteit van de inspanning weer verhoogd.

Bij alle experimenten zijn de gegevens vergeleken met die van een controleweg waar geen handavingsinspanningen plaats vonden. Tabel 22 geeft een overzicht van de verschillende experimentele condities die tijdens het totale onderzoek zijn gecreëerd.

Snelweg	Exp.	Afk.cond.	Int.	Methodiek	Afhandeling
A58 Eindhoven-Tilburg	A	St100	1:100	Staanhouding	Standaard
A28 Amersfoort-Zwolle	A	St25	1:25	Staanhouding	Standaard
A73 Nijmegen-Boxmeer	AB	St6	1:6	Staanhouding	Standaard
A15 Rotterdam-Nijmegen	BC	Kt6	1:6	Verb.Kenteken	Standaard
A50 Arnhem-Apeldoorn	C	Br6	1:6	Verb.Kenteken	Feedback
A58 Eindhoven-Tilburg	D	-	1:X	Staanhouding	Standaard
A1 Apeldoorn-Amersfoort	ABCD	-	-		

Tabel 22. *Overzicht experimenten De Waard & Rooijers (1992) en De Waard, Söder en Rooijers (1992). (Afkortingen: afk.cond. = afkorting conditie int. = intensiteit van verbaliseren).*

	Conditie				
	St100	St25	St6	Kt6	Br6
Personele inzet	2.3	4.6	5.1	1.0	1.8
Materiaal	2.0	3.0	4.0	1.0	1.0
Gepasseerde vtg.	7978	7347	5506	6402	7239
Gemeten voert.	4857	4381	3667	4167	4961
Aant. vtg $\geq$ 126 km/u	207	485	162	389	779
Aantal p.v.					
Bereikte pakkans	0.7	2.7	13.4	14.8	10.3
Gewenste pakkans	1.0	4.0	16.7	16.7	16.7
Bereikt 1 op de	138	37	7	7	10
Gewenst 1 op de	100	25	6	6	6

Tabel 23. *Overzicht van daggemiddelden van personele inzet (in personen) en materiaal (in voertuigen), van meetgegevens en van bereikte pakkans per gemiddelde handavingsdag (Bron: De Waard & Rooijers, 1992).*

#### *Het verloop van het onderzoek*

Bij de berekening van de pakkansen in Tabel 23 is er van uitgegaan dat 100% van de passerende, te hard rijdende, voertuigen gemeten is. De onderzoekers wijzen erop dat dit niet reëel is en dat de werkelijke pakkans dus iets lager zal liggen.

*Resultaten van de eerste drie experimenten*

De effecten van de verschillende toezichtcondities op de gemiddelde rij-snelheid zijn nagegaan. Daarnaast is ook gekeken naar het effect van de verschillende condities op de spreiding in de rij-snelheden. Een kleinere spreiding van de rij-snelheid betekent minder hoge uitschieters van de rij-snelheid en een minder aantal ontmoetingen tussen weggebruikers. In dat geval is er een afname van de kans op conflicten met als gevolg een kleinere kans op ongevallen en letsel. In Tabel 24 zijn voor de eerste drie experimenten de belangrijkste resultaten wat betreft gemiddelde snelheid en spreiding gegeven.

Conditie	Linker rijstrook		Rechter rijstrook	
	handdh.	nameting	handh.	nameting
<i>Vershil in rij-snelheid in km/uur ten opzichte van de voormeting</i>				
St100	-0.2	-0.2	+0.6	+0.6
St25	<u>-1.2</u>	+0.3	-0.6	+0.4
St6	<u>-5.2</u>	<u>-3.5</u>	<u>-2.7</u>	<u>-1.3</u>
Kt6	<u>-2.6</u>	-0.2	-1.3	+0.5
Br6	<u>-3.4</u>	+0.3	<u>-2.7</u>	+1.2
C	+0.8	+0.8	+0.4	+0.7

*Vershil in spreiding in rij-snelheid in km/uur ten opzicht van de voormeting*

St100	-0.9	-1.6	<u>+3.8</u>	-2.3
St25	<u>-4.7</u>	+1.2	<u>-6.2</u>	-2.0
St6	<u>-17.9</u>	<u>-10.8</u>	<u>-14.9</u>	<u>-6.5</u>
Kt6	<u>-9.3</u>	-1.6	-11.2	<u>-3.0</u>
Br6	-0.9	+1.3	-2.5	-2.6
C	+1.9	+1.6	<u>+2.9</u>	<u>+2.7</u>

Tabel 24. *Overzicht resultaten experimenten A, B en C (Bron: De Waard, e.a., 1992). Alle onderstreepte waarden verschillen significant ten opzichte van de voormeting.*

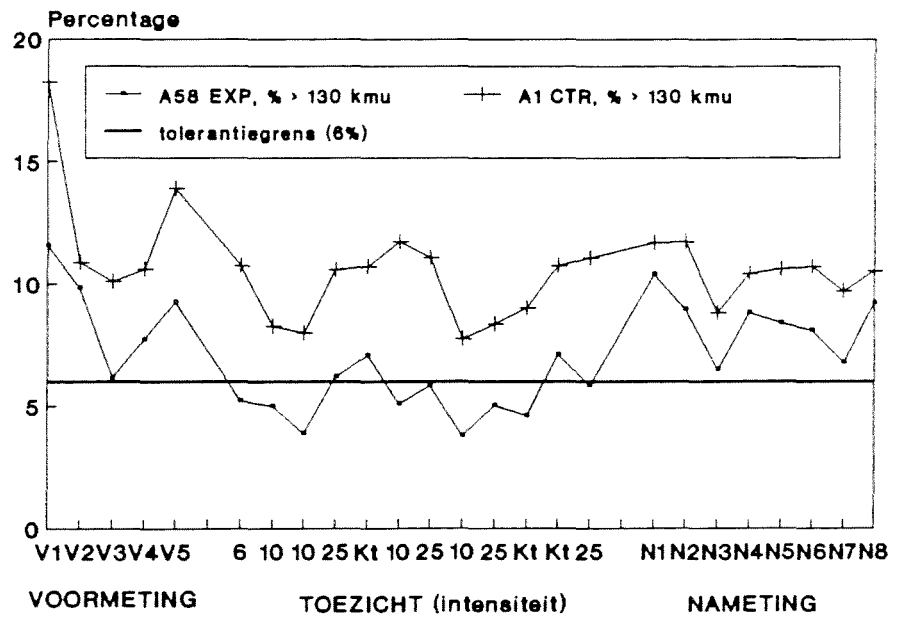
Uit de gegevens in Tabel 24 kunnen we het volgende opmaken:

1. In de minst intensieve staandehoudingconditie (St100) is er *geen* effect van het toezicht op de rij-snelheden.
2. Hoe intensiever de intensiteit van de inspanning en daarmee de objectieve pakkans, des te groter de reductie in de rij-snelheid.
3. Alleen in de conditie waarin elke zesde overtreder werd staandegehouden (conditie ST6) is een na-effect gemeten. Dat wil zeggen dat er gedurende vier weken nadat het politietoezicht had plaatsgevonden, nog steeds een significant lagere rij-snelheid werd gemeten in vergelijking tot de voormeting.
4. Intensief staande houden (elke zesde overtreder) leidt tot een forse afname van de spreiding in de rij-snelheden. De afname in spreiding wordt in iets mindere mate gevonden bij het verbaliseren op kenteken (Kt6) en helemaal niet bij verbaliseren op kenteken in combinatie met een snelle feedback brief (Br6). Bij dit laatste resultaat dienen we echter te bedenken dat de meetlussen bij deze locatie zeer dicht bij een afrit lagen, hetgeen het uitblijven van een spreidingseffect gemakkelijk kan verklaren. De

onderzoekers wijzen er met nadruk op dat de spreiding in de rijksnelheden op de controlelocatie toenam tijdens en na de handhavingsperiode. Dit maakt het erg waarschijnlijk dat de op de overige (experiment) locaties gevonden spreidingseffecten toe te schrijven zijn aan de handhavingsactiviteiten.

*Resultaten van het vierde experiment*

De volgende afbeelding geeft een overzicht van de resultaten van het vierde experiment.



Uit deze afbeelding blijkt dat de grootste schommelingen in het percentage overtreders op beide wegen, de experiment- en de controleweg, plaatsvinden. Deze grote variaties worden zeer waarschijnlijk veroorzaakt door weersinvloeden. Verder blijkt ook duidelijk uit deze figuur dat de rijksnelheden op de controleweg elke week wat hoger zijn dan die op de experimentweg. Met name tijdens de periode van het politietoezicht worden de snelheidsverschillen tussen experiment en controleweg sterker zichtbaar, hetgeen wijst op de extra afname in het percentage overtreders als gevolg van het gevoerde toezicht.

Uit de afbeelding is af te leiden dat de politie geleidelijk aan minder inspanningen hoeft te plegen om het percentage overtreders onder 6% te houden. Na drie weken van intensief toezicht (1 op 6, 1 op 10, 1 op 10 staandhouden) is een week minder intensief toezicht nog niet voldoende om het percentage overtreders onder de 6% te houden. Na acht weken wisselend intensief en minder intensief toezicht is een week van minder intensief toezicht (1 op 25 staandhouden), gevolgd door een week van enkel verbaliseren op kenteken voldoende om het percentage overtreders beneden 6% te houden. Als na elf weken wisselend toezicht in de voorlaatste week toch weer meer dan 6% de limiet overschrijden is weinig

intensief toezicht ( 1 op de 25 staandhouden) voldoende om weer onder de 6% te komen.

Er zijn dus aanwijzingen dat bij een continu, wekelijks uitgevoerd toezichtprogramma, de inspanningen die geleverd moeten worden om een bepaald niveau van overtredingen niet verder te laten stijgen, over de loop der tijd geringer kunnen worden. De demonstratie van dit principe duurde echter niet langer dan 12 weken en was beperkt tot op één wegvak.

Verder werd door de onderzoekers een sterke samenhang gevonden tussen het aantal verrichte staandhoudingen en het aantal overtredders dat werd gemeten met de AVD-radar. De bereikte X in de opdracht 1 op X staandhoudingen correleerde positief met het percentage personenauto's dat niet harder dan 130 km/uur reed (een correlatie van + 0,70). Met andere woorden: hoe hoger de intensiteit van de staandhoudingsinspanning, des te kleiner het percentage overtredders.

#### *Kritische kanttekeningen*

De onderzoekers plaatsen enige kanttekeningen bij het uitgevoerde onderzoek. We laten ze zelf aan het woord.

‘Hoewel staandhoudingen in het zicht effectief zijn in het verlagen van de rijnsnelheid, kleven er ook bezwaren aan deze methode. In het zicht betekent voor de AVD op de vluchtstrook. Stilstaan op de vluchtstrook is gevaarlijk. Een mogelijke oplossing hiervoor is het aanleggen van speciale havens langs de autosnelweg.’ (De Waard, Söder & Rooijers, 1992; p. 50).

‘Het repressieve effect van politietoezicht is, in ieder geval op de lange duur, qua impact op de rijnsnelheid secundair. Het primaire effect van politietoezicht is preventief. Het werkt bevestigend op het snelheidsgedrag van de niet-limiet overtreder. Zonder toezicht, dat wil zeggen als de pakkans bij overtreding nul zou zijn, zou van alle automobilisten 15% zeker en 25% waarschijnlijk harder gaan rijden.’ (De Waard, Söder & Rooijers, 1992; p. 55).

‘Voor politiemensen was de instructie om 99 (of 24 of 5) overtredders ongestraft door te laten rijden moeilijk uit te voeren. Ook het verbaliseren van de automobilist die 130 km/uur reed in plaats van de automobilist die 180 km/uur reed, alleen omdat de eerstgenoemde nummer 100 was en de ander nummer 101, is niet in overeenstemming met hun opleiding en gevoel voor rechtvaardigheid. Er zijn dan ook aanwijzingen dat men zich niet altijd aan de instructie heeft gehouden en dat er meer mensen zijn geverbaliseerd dan vermeld bij de resultaten. De exacte getallen zijn echter niet meer te achterhalen.’ (De Waard & Rooijers, 1992; p. 39).

Op grond van het onderzoek van De Waard en Rooijers kunnen wel harde uitspraken worden gedaan over de *effectiviteit* van verschillende handhavingsinspanningen en -methodieken, maar niet over de *efficiëntie* ervan. In de verschillende vergelijkingen die deze onderzoekers trekken, wordt immers geen rekening gehouden met de factor personele inzet. We laten de onderzoekers zelf hierover aan het woord. ‘Wat betreft de personele inzet kunnen op basis van deze experimenten geen harde conclusies getrokken worden. Het feit dat in de conditie St 100 per dag gemiddeld 2,3 politiemensen aanwezig waren voor het bereiken van gemiddeld 1,5 pro-

cesverbaal was een gevolg van de instructie om slechts elke 100ste overtreder staande te houden. De mogelijkheid om met dit aantal politiemensen meer staandehoudingen te verrichten, en de mogelijkheid om tegelijkertijd meer verbalisaties op basis van kenteken te verrichten zonder dat er veel meer tijd geïnvesteerd dient te worden, was aanwezig. In verband met het experimentele design was dit echter niet gewenst.' (De Waard & Rooijers, 1992; p. 42).

In de eerste drie experimenten hebbende onderzoekers de volgende menging van gevarieerde en constante factoren gehanteerd.

	Intensiteit	Methodiek	Afhandeling
Experiment A	variabel	constant	constant
Experiment B	constant	variabel	constant
Experiment C	constant	constant	variabel

Het zou zeker interessant zijn om in vervolgonderzoek een vergelijking te maken tussen de twee methodieken van 'staandehouden' en 'verbaliseren op kenteken', waarbij de factor personele inzet als constante wordt genomen.

### 3.9. Het project 'Friesestraatweg veilig'

De N855, de rijksweg van de stad Groningen via Zuidhorn naar Friesland, wordt ook wel de Friesestraatweg genoemd. Deze weg is te karakteriseren als een goed onderhouden forensenweg met veel drukte in de ochtend- en de avondspits. De weg heeft een brede rijbaan met gescheiden fietspaden, is comfortabel te berijden, en heeft een goede afwatering. De weg zelf en de rustige open omgeving nodigen als het ware uit tot hardrijden. Er zijn relatief veel (23) kruisingen op deze weg; alle kruisingen zijn gelijkvloers met kruisend (brom)fietsverkeer, maar vrijwel zonder voetgangers. In het algemeen is het zicht op de kruisingen goed. Bij veel kruisingen zijn er op het wegdek gemarkeerde linksafstroken waardoor ter plekke een driestrooksweg bestaat, die vaak uitnodigt tot verboden inhaalgedrag. De breedte van de weg op deze kruisingen, zonder rustpunt in het midden, vormt voor fietsers en bromfietsers aanleiding om op een smaller weggedeelte voor of na de kruising over te steken.

Het project 'Friesestraatweg veilig' werd opgezet om de onveiligheid op de Friesestraatweg (blijvend) te verminderen. Uit de cijfers van de VOR over de periode 1986-1990 bleek dat er gemiddeld 65 ongevallen per jaar plaatsvonden op de Friesestraatweg, waarvan 15 ongevallen met letsel. Bij de 326 ongevallen in die periode raakten 103 personen gewond en vielen er 12 doden. Verder bleek dat de meeste ongevallen op deze weg zich voordeden tijdens de ochtend- en avondspits. Weersomstandigheden en alcoholgebruik speelden geen belangrijke rol bij deze ongevallen. Te weinig afstand bewaren, niet verlenen van voorrang en een onjuiste plaats op de weg, of in de bocht waren wel belangrijke bepalende factoren.

In 1985 werd een enquête gehouden onder automobilisten die gebruik maken van de N855. Daaruit bleek dat de automobilisten inhalen, de verschillen in rijnsnelheid, het te weinig afstand bewaren, en het drukke verkeer ervaren als de belangrijkste oorzaken voor de onveiligheid op de weg.

Voor het project 'Friesestraatweg veilig' zijn doelstellingen voor de korte,

de middenlange en de lange termijn geformuleerd. In Tabel 25 zijn de verschillende doelstellingen weergegeven.

---

*Algemene strategie en doelstellingen*

Korte termijn 1992-1993	Snelheidsreductie door gericht verkeerstoezicht, ondersteund door voorlichting
Middenlange termijn 1994-1995:	Instandhouden snelheidsreductie door beperktintensief toezicht en infrastructuuremaatregelen, voorlichting toegespitst op duurzame snelheidsbeïnvloeding
Lange termijn 1995	Instandhouden snelheidsgedrag met 'normaal'toezicht en 'normale; infrastructuure maatregelen en beperkte voorlichtingsactiviteiten

---

*Concrete doelstellingen*

Jaar	Gem.snelheid	Ongevallenreductie
1992	-2 km/uur	10-20%
1993	-3 km/uur	20-30%
2001	-8 km/uur	40-50%

---

Tabel 25. *Friesestraatweg Veilig' Project: Strategie en doelstellingen*  
(Bron: Frenay & Vogel, 1992)

Voor het realiseren van deze ambitieuze doelstellingen werd gekozen voor een projectorganisatie met aparte taken en verantwoordelijkheden voor stuurgroep, projectgroep en projectteam. De *stuurgroep* draagt de eindverantwoordelijkheid voor het project en heeft vooral voorwaardenscheppende taken. In de stuurgroep zijn vertegenwoordigd de gemeenten Zuidhorn en Groningen, de politie, het ROG, VVN, Rijkswaterstaat, de provincie Groningen en het Openbaar Ministerie en de projectleiding. Alle betrokken partijen leggen hun verplichtingen voor het project vast in een intentieverklaring. De *projectgroep* houdt zich bezig met de inhoudelijke ontwikkeling van het project, stelt uitvoeringsplannen op en stelt deze zo nodig periodiek bij. De projectgroep legt de uitvoeringsplannen ter goedkeuring voor aan de stuurgroep en brengt regelmatig verslag uit van de bereikte resultaten. Naast het dagelijks bestuur hebben ook de leiders van de projectteams zitting in de projectgroep. De *projectteams* (aparte teams voor de terreinen infrastructuur, handhaving en voorlichting) ontwikkelen in opdracht van de projectgroep plannen voor de verschillende deelterreinen en zijn na de goedkeuring door de stuurgroep verantwoordelijk voor de uitvoering van de plannen. De projectteams zijn samengesteld uit inhoudelijk deskundigen en mensen die belast zijn met de uitvoering van de werkzaamheden.

Over de planning en de uitvoering van het project is verslag gedaan door Frenay en Vogel (1991, 1992, 1993), en door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Groningen (1993). Over de eerste resultaten van het begeleidende evaluatie-onderzoek is recent gerapporteerd door Söder, Rooijers, en De Waard (1993).

### *De opzet van het project*

Het project bestaat uit een geheel van maatregelen, bestaande uit voorlichting, handhaving en infrastructurele veranderingen. Tijdens de eerste twee jaar van het project komt de nadruk te liggen op intensief toezicht en voorlichting. In de periode 1994-1995 dient het accent te verschuiven naar infrastructurele maatregelen. Bij de hiernavolgende beschrijving van het project beperken wij ons tot de activiteiten en de resultaten in het jaar 1992.

In 1992 vonden verschillende voorlichtingsactiviteiten plaats. Bij de start van het project werd een persconferentie georganiseerd en werd een huis-aan-huis brief in de regio rond de Friesestraatweg verspreid. In deze brief werd informatie gegeven over de onveiligheid van de Friesestraatweg, op welke wijze snelheidscontroles in 1992 zouden plaatsvinden en wat men nog voor activiteiten kon verwachten. Daarnaast werd gewezen op de folder '80 is prachtig'. Naast deze algemene folder werd een speciale folder uitgedeeld aan automobilisten die staande werden gehouden. Verder werden er ook mottoborden langs de weg geplaatst met de slogan '80 is prachtig'.

### *Planning van het toezicht*

Voor het politietoezicht in de jaren 1992-1993 waren de volgende plannen opgesteld:

1. De toepassing van een elektronisch handhavingssysteem, bestaande uit detectielussen om de aanrijksnelheid te meten, een bord dat de tekst 'U rijdt te snel' laat oplichten bij een te hoge aanrijksnelheid en daaropvolgende radarposten met fotocamera's. Dit systeem werd aangebracht op twee lokaties waar sprake was van een extra verhoogde onveiligheid.
2. De toepassing van verschillende toezichtmethoden (a) radarcontrole met staandehouding in combinatie met overlappende motorsurveillance, (b) stilstaande surveillanceauto met overlappende motorsurveillance, (c) radarcontrole met staandehouding, (d) onbemande stilstaande surveillanceauto en (e) overlappende motorsurveillance). De meest toegepaste toezichtmethoden waren dan a en c.

Het toezicht werd geconcentreerd in twee blokken van vijf weken en werd uitgevoerd op werkdagen tussen 7.00-19.00 uur. Na het eerste toezichtblok werd er geëvalueerd, hetgeen kon leiden tot een bijstelling van de planning van het tweede blok. Het totale aantal ingeplande uren bleef echter ongewijzigd. Voor de eerste week van het toezichtblok stonden 78 toezichturen en 17 administratie-uren gepland, voor de tweede week 64 toezichturen en 14 administratie-uren. In de daaropvolgende weken bedroeg de politie-inzet ongeveer de helft van de inzet bij de eerste en de tweede week. De totale inspanning van de politie per vijf weken gericht verkeers-toezicht was op ongeveer 300 uren geschat.

De fasering van het toezicht op de Friesestraatweg in het jaar 1992 was als volgt:

- week 20-24: elektronische handhaving + gericht toezicht
- week 25-40: enkel elektronische handhaving
- week 41-45: elektronische handhaving + gericht toezicht
- week 46-50: enkel elektronische handhaving



	1991	1992	1993	1994	1995
Organisatie	50	50	50	50	50
Toezicht:					
-radarposten	180	80	3	3	3
-gericht toezicht	10	60	60	60	60
-verwerkingsapparatuur	20				
Voorlichting	-	40	40	40	40
Infrastructuur	-	pm		pm	pm
Onderzoek:					
-snelheidsslussen	-	60	-	-	-
-enquêtes	-	60	30	30	30
Totaal	260	350	183	183	183

Tabel 26. *Begroting Friese Straatwegproject; bedragen in fl 1.000,-*

Interessant zijn zeker ook de kosten waarop het totale project is begroot (zie Tabel 26).

Het voor voorlichting begrote bedrag van f. 40,000 komt aardig overeen met het bedrag dat is begroot voor de voorlichtingscampagne voor de actie 'Niet voor niets tachtig'.

#### *De opzet van het onderzoek*

Het onderzoek ter evaluatie van de effecten van de ingezette maatregelen omvatte de volgende opzet:

Fase 1. Voormeting	week 14-17
Fase 2. Gericht verkeerstoezicht	week 20-24
Fase 3. Nameting 1	week 25-29
Fase 4. Voormeting 2	week 36-40
Fase 5. Gericht verkeerstoezicht	week 41-45
Fase 6. Nameting 2	week 46-50

De snelheidsmetingen werden gedurende vier weken, ruime tijd voor de aanvang van activiteiten, gestart. De vijf weken na afloop van de periode met geïntensiveerd toezicht werden beschouwd als nameting. De verschijnborden met de waarschuwendende tekst 'U rijdt te snel' waren vanaf Fase 2 van het project permanent in werking; de radarkasten waren in werking volgens een roulerend systeem. Ook werd in Fase 2 met de voorlichting gestart.

#### *Resultaten*

Een samenvattend evaluatierapport over het 'Friesestraatweg veilig' project is nog niet verschenen. In een publikatie van het ROG (ROG, 1993) worden wel enkele veelbelovende gegevens gerapporteerd. De gemiddelde snelheden op de Friesestraatweg waren tijdens de voorperiode van het project boven de 80 km/uur en zijn tijdens de twee intensieve controleperioden en de twee naperioden teruggebracht en bestendig op een niveau van 70 km/uur. In de periode 1987-1991 was het gemiddelde aantal letselongevallen in de maanden mei-september nog 6,4; in het jaar 1992 was het aantal letselongevallen in die maanden 2.

Tijdens de voormeting reed één op de vier automobilisten en één op de zeven vrachtverkeerbestuurders harder dan 85 km/uur. Tijdens de eerste toezichtperiode nam het aantal overtreders drastisch af: minder dan 1 op 20 automobilisten overschreed de 85 km/uur en minder dan 1 op 30 vrachtwagenbestuurders. Tijdens Fase 3 van het project waren enkel de verschijnborden en de radarkasten in werking. Bovendien stonden de mottoborden permanent opgesteld en verscheen er af en toe een bericht in de media over het verloop van het project. In deze fase bleef het percentage overtreders op hetzelfde lage niveau als in Fase 2. Ook in daaropvolgende fasen van het project bleef dit effect gehandhaafd.

### 3.10. Snelheidscontroles als onderdeel van geïntegreerd toezicht

In par. 2.6.2 is al aandacht besteed aan het experiment met geïntegreerd toezicht in Leiden. In die paragraaf werd ingegaan op de effecten van dat toezicht op het alcoholgebruik in het verkeer. In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de effecten op het snelheidsgedrag. Hierover is gerapporteerd door Verschuur (1991) en Mathijssen (1992c).

#### *Opzet van het project*

Het doel van het experimentele toezichtprogramma was (a) het vergroten van de verkeersveiligheid door optimalisering van de toezichtstrategie; (b) het verbeteren van de efficiency van het verkeerstoezicht door optimalisering van de organisatie en de gebruikte middelen. Het specifiek voor de snelheidscontroles geformuleerde doel was het halveren van het aandeel snelheidsovertredingen op alle doorgaande wegen binnen en buiten de bebouwde kom met de daar geldende limieten van 50 en 80 km/uur.

In samenwerking met de werkgroep Verkeer van de politie in de betrokken gemeenten ontwikkelde de SWOV de plannen voor het toezichtprogramma. Door de politie werd een werkplan opgesteld waarin het rooster met data en inzet van personeel voor een jaar lang werden vastgelegd. De uitvoering van het toezicht vond plaats binnen het samenwerkingsverband van de Rijks- en gemeentepolitie in de subregio.

Het toezichtprogramma in de Leidse subregio werd door de nodige publiciteit vergezeld. In totaal verschenen er in het jaar 1990 58 artikelen in regionale dagbladen en huis-aan-huis bladen waarin over het onderwerp snelheid werd bericht; 33 artikelen gingen alléén over het onderwerp snelheid.

#### *Opzet van het toezicht*

Vooraf aan het toezichtexperiment werd er een lijst met 47 geschikte controlelocaties samengesteld. De criteria voor de selectie van deze locaties waren: een zo goed mogelijke spreiding over het gebied (de subregio van Leiden), verschillende typen wegen naar wegontwerp en wegen waarop respectievelijk een limiet van 50 km/uur en 80 km/uur geldt.

In 1990 werden er op 37 locaties 225 snelheidscontroles uitgevoerd. De controles werden uitgevoerd in de gemeenten Leiden, Leiderdorp, Voorshoten, Hazerswoude, Zoeterwoude en Alkemade. In totaal kregen 6863 snelheidsovertreders een bekeuring. Hiervan werden er 3348 op kenteken (foto's) bekeurd; de overige overtreders ontvingen een proces-verbaal na staandehouding. Tussen de politie en het OM was voorafgaand aan het experiment afgesproken dat maximaal 40% van de betrapte snelheidsovertreders op kenteken zou worden bekeurd. Uiteindelijk is dat dus bijna 50% geworden.

In totaal werd minder dan 10% van het totale politietoezicht uitgeoefend op de 80 km/uur-wegen. De reden daarvan was dat het staande houden van overtredders zowel voor agenten als voor het verkeer te veel gevaar opleverde.

De onderzoeker kan alleen een grove indicatie geven van de inzet in metingen voor het snelheidstoezicht. 'Om uitspraken te kunnen doen over de inzet die nodig was voor dit aantal bekeuringen en processenverbaal zou cijfermateriaal beschikbaar moeten zijn over het aantal metingen dat voor de controles nodig was. Exacte gegevens hierover ontbreken. In totaal zijn 225 controles van  $\pm$  45 minuten uitgevoerd. De gemiddelde omvang van een controle-team bedroeg 5 à 6 agenten.' (Verschuur, 1991; p. 45)

#### *Opzet van het onderzoek*

De effecten van het experimentele toezichtprogramma op het snelheidsgedrag werden geëvalueerd aan de hand van een voormeting en twee effectmetingen (een tussenmeting en een nameting). De voormeting vond plaats in de periode 9-18 januari 1990, en de nameting in de periode 7-17 januari 1991. In de periode 8-17 mei werd de tussenmeting gehouden. Bij elk van de drie metingen werd op zes locaties (3 locaties met een limiet van 50 km/uur en 3 locaties met een limiet van 80 km/uur) het snelheidsgedrag van vrij rijdende motorvoertuigen vastgelegd met behulp van onopvallende radarmetingen. De registraties werden gehouden tussen 07.00 en 10.00 (ochtendspits) en tussen 10.00 en 16.00 uur (daluren) op door de weekse dagen.

#### *Resultaten*

Uit het voor- en na-onderzoek is gebleken dat het snelheidsgedrag van automobilisten op wegen met een 80 km/uur-limiet onder invloed van het gehouden toezicht niet is verbeterd. Zowel bij de voor- als de nameting bedroeg de gemiddelde snelheid 74 km/uur. Op de wegen met een 50 km/uur-limiet vond een lichte verbetering plaats van het snelheidsgedrag van de automobilisten. Bij de voormeting bedroeg de gemiddelde snelheid 54 km/uur, bij de nameting 53 km/uur.

Een interessant resultaat was het volgende. Van de overtredders die bij de voormeting de limiet met meer dan 10 km/uur overschreden, werden er bij eerste effectmeting 71 opnieuw gesignaleerd. Van deze 71 overtredders waren er 36 bekeurd en 35 niet bekeurd. Van de 35 niet-bekeurden overtraden er bij de eerste effectmeting 20 opnieuw de limiet (van wie 10 met meer dan 10 km/uur). Van de 36 bekeurden overtraden er bij de eerste effectmeting 'slechts' 12 de limiet, van wie 5 met meer dan 10 km/uur. Kortom: de bestrafte overtredders hielden zich vier maanden na hun bekeuring nog aanzienlijk beter aan de limiet dan de niet-bestrafte overtredders.

#### *Conclusies*

Het vooraf gestelde doel - een halvering van het aandeel snelheidsovertredingen - werd bij lange na niet gehaald. Mathijssen (1992c) schrijft het uitblijven van het effect van het gevoerde toezicht toe aan de geringe kans op betrapping die werd gerealiseerd bij de gehanteerde toezichtmethode. Die geringe kans is volgens Mathijssen een direct uitvloeisel van de met het OM afgesproken quotering (60% staandhouding en 40% op kentekenen). We laten de onderzoeker zelf aan het woord: 'Oorzaak daarvan was de met het OM afgesproken 'quotering', die tot gevolg had dat een groot deel van de betrachte overtredders bij gebrek aan voldoende opvangcapaciteit

teit niet kon worden bekeurd. De resultaten van de snelheidscontroles in het vierde kwartaal van 1990 illustreren dat op treffende wijze: van alle automobilisten bij wie werd geconstateerd dat zij de geldende snelheidslimiet met meer dan 10 km/uur overtraden, werd minder dan een derde deel daadwerkelijk bekeurd.' (Mathijssen, 1992c; p. 18). Het is niet onwaarschijnlijk dat overtreders die bij een snelheidscontrole door de politie ongemoeid worden gelaten, concluderen dat hun overtreding wordt getoleerd.

Kortom, het generaal preventieve effect van het uitgevoerde toezicht op snelheidsgedrag in de subregio Leiden is zeer klein geweest. Het speciaal preventieve effect op betrapte snelheidsovertreders is wel aanzienlijk geweest.

Een toezichtmethode waarbij alle betrapte overtreders worden gefotografeerd en bestraft en waarbij een klein opvangteam (bijv. 2 agenten) alleen de zwaarste overtreders ook nog staande houdt, biedt waarschijnlijk meer perspectief. Ten tijde van het experiment in de subregio Leiden was administratiefrechtelijke afdoening van snelheidsovertredingen op basis van de 'wet Mulder' nog niet mogelijk. Het bekeuren van alle betrapte snelheidsovertreders zou het OM in die situatie voor onoverkomelijke capaciteitsproblemen hebben gesteld.

### 3.11. Snelheidscampagne 1992 in Flevoland

De werkgroep Snelheidslimieten van het Regionaal Orgaan voor de Veerkeersveiligheid Flevoland doet verslag van een snelheidscampagne in Flevoland in 1992 (ROV Flevoland, 1992).

Het doel van de campagne in Flevoland was tweeledig:

1. Het bewust maken van de weggebruikers van de ongunstige gevolgen van hoge snelheden
2. Het zodanig verminderen van de rijsnelheden op enkele geselecteerde wegvakken in Flevoland dat gedurende en na de campagne pieksnelheden niet meer voorkomen. (Pieksnelheden zijn dan overtredingen van de limiet binnen de bebouwde kom met meer dan 20 km/uur en buiten de bebouwde kom met meer dan dan 30 km/uur).

#### *Het uitgevoerde toezicht*

Volgens het evaluatierapport heeft het accent van de campagne gelegen op wegen binnen de bebouwde kom in plaats van wegen buiten de bebouwde kom. Helaas wordt er in het rapport geen verdere informatie gegeven over het aantal, soort en lengte van wegen waarop de toezichtinspanningen zich hebben geconcentreerd.

In totaal is van ca. 16.000 automobilisten de snelheid gecontroleerd, waarvan 1729 automobilisten (11%) zijn bekeurd voor een snelheidsovertreding. Iets meer dan 70% van het aantal bekeurden gebeurde op kenteken; de rest na staandhouding.

#### *Resultaten*

Snelheden voor, tijdens en na de campagne zijn gemeten op de Zuigerplasdreef te Lelystad. Voor de campagne reed 85% van de weggebruikers niet harder dan 76 km/uur op deze weg; tijdens de campagne reed 85% niet harder dan 71 km/uur op de weg. Na afloop van de campagne keerde echter snel het oude snelheidsbeeld weer terug.

### *Aanbevelingen*

Op grond van de uitgevoerde campagne werden de volgende aanbevelingen gedaan:

1. Direct contact met de weggebruiker en zichtbare aandacht van de politie voor verkeersveiligheid zijn belangrijk. Vanuit dat gezichtspunt verdienen controles die gepaard gaan met staandehouding de voorkeur boven controles alleen op kenteken.
2. De organisatie van snelheidsmetingen voor en na de campagne dient goed te gebeuren.
3. Er is aandacht nodig voor het registreren van gegevens omtrent de geleverde handhavingsinspanning.

### 3.12. Overige projecten

In deze laatste paragraaf van het hoofdstuk besteden we aandacht aan een aantal projecten op het terrein van snelheid waarover wel is gerapporteerd, maar niet in de vorm van een officieel onderzoeksrapport (Gemeentepolitie Apeldoorn en Rijkspolitie groep Brummen, 1989; Gemeentepolitie Apeldoorn en Rheden en de Rijkspolitie groep Brummen, 1989; Gemeentepolitie Apeldoorn en Rijkspolitie Apeldoorn, 1990; Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Flevoland, 1992; Rijkspolitie Nunspeet en gemeentepolitie Apeldoorn, 1989;). Onze interesse gaat daarbij vooral uit naar de opzet van de projecten, naar de ervaringen die men heeft opgedaan met het project en natuurlijk naar de lering die men uit het project heeft getrokken.

Een overzicht van deze projecten wordt gegeven in Tabel 27 (zie blz. 96). De projecten in deze tabel betreffen alle het toezicht op rijnsnelheden op 80 km/uur-wegen. Bij al deze projecten waren de doelstellingen: het terugbrengen van de gemiddelde rijnsnelheid en het verminderen van het aantal ongevallen. Bij de meeste projecten is er sprake van een samenwerkingsverband tussen gemeentepolitie, Rijkspolitie, ROV en VVN. Het ROV en VVN leggen zich dan toe op de promotie-activiteiten.

#### *De opzet van het toezicht*

Het toezicht vond meestal plaats over een traject van 13 à 18 km, dat verschillende gemeenten doorkruist. De opzet van het toezicht was bij deze projecten doorgaans als volgt: De snelheidscontroles werden zoveel mogelijk met staandehouding verricht. Als dat niet mogelijk was, vonden controles met radar en foto's plaats. De surveillances werden voornamelijk uitgevoerd met motorfietsen. In principe vonden radarcontroles en surveillances niet gelijktijdig plaats.

#### *Conclusies*

Niet in alle projectverslagen worden cijfers vermeld over rijnsnelheden en ongevallen. De cijfers die wel worden vermeld, zijn vanuit strikt wetenschappelijk oogpunt vaak onvoldoende voor het trekken van harde conclusies (er is bijv. geen vergelijking met een neutraal controlegebied). De vermelde gegevens moeten dan veeleer worden opgevat als een aanwijzing voor een mogelijk effect van het project dan als een strikt bewijs. Over het algemeen zijn er dan inderdaad aanwijzingen dat deze projecten een reductie in rijnsnelheden teweegbrengen. Soms zijn er ook aanwijzingen dat er een reductie in ongevallen is bereikt.

De uitgevoerde projecten hebben naar onze mening duidelijk een aantal sterke punten:

Weg Periode	Rijksweg 846 aug.-nov.'88	Rijksweg 849 3 april-12 mei'89	Secund. weg 6 18 sept-27 okt'89	Flevoweg 2 april-3 mei'90 1990	Rijksweg 845 2 mei-12 juni
Betrokken actoren	VG Apeldoorn/ Flevoland, RP Lochem	VG Apeldoorn/ Flevoland, GP Apeldoorn en Rheden RP groep Brummen	VG Apeldoorn/ Flevoland, RP Nunspeet, KM Harderwijk GP Apeldoorn KM Ermelo, ROVG, VVN	RP Ermelo Stagegroep RP Ermelo, Afd. Verkeer RP Apeldoorn, GP Harderwijk KM Ermelo, PW Gelderland, ROV VVN, afd.Ermelo	RP Voorst, VG Apel- doorn RP en GP Apeldoorn VVN, gem. Voorst, gem. Apel- doorn
Planning	planning projectperiode op basis van beleidsmatige redenen	planning surv. aan de hand van ongevallengeg. 1985-1988	planning surv. aan de hand van ongevallengeg. 1985-1989 en verkeerstellingen	planning surv. aan de hand van ongevallengeg. en verkeers- tellingen	planning surv. aan de hand van ong.geg. 1985-1989 verkeerstel- lingen
Opzet project	tenminste 1 in 3 dagen inzet surveillances,	1 week prom. 2 weken hoge surv. inzet 3 weken lage surv. inzet	1 week prom. 2 weken hoge surv. inzet 3 weken lage surv. inzet	1 week prom. verhoogde surv. inzet in april	1 week prom. 2 weken hoge surv. inzet 3 weken half intensief toezicht
Promotie- activiteit	perspresentatie lokale omroep tussentijds verstrekken gegevens media niet geslaagd	openingsstunt, publ. dagbladen huis-aan-huisbl., spots op lokale nationale radio- zenders, prom.- team langs weg afficheborden en terugmeldings- borden langs weg	persconferentie officiële opening promotieteam langs weg, brief burgemeester Nunspeet naar huisadressen, affiche- en terug- meldingsborden langs weg, tussen tijdse berichten aan media	publiciteit landelijke dagbladen, in lokale dag- en weekbladen, radio- en tv- spotjes, afficheborden en terugmeldings- borden, brief van afd. verkeer RP aan overtreders	openingsstunt prom.team langs weg, affiche- en terugmel- dingsborden langs de weg
Ervaringen aan- bevelingen	betere registratie activiteiten, tussentijdse uitwisseling van gegevens en kennisoverdracht op werkvloer wenselijk; interne stimulans medewerkers belangrijk	positieve ervaring met terugmeldings- borden; afspraken over vastlegging surveillance- en ongevallengegevens slecht nagekomen	geen informatie	geen informatie	geen informa- tie

Tabel 27. Enkele projecten met toezicht op rijsnelheden

1. Samenwerking tussen meerdere actoren.
2. Planning toezicht aan de hand van ongevalgegevens en verkeerstellingen en classificaties.
3. De nodige publiciteit en voorlichting voorafgaand aan het toezicht.
4. Tussentijdse berichtgeving aan de media.
5. Feedback langs de weg over nalevingspercentage.

Bij twee van deze projecten is wel gebleken dat het vastleggen van gegevens over toezichtactiviteiten en ongevallen niet volgens plan verloopt. Het niet goed bijhouden van deze gegevens verhindert de tussentijdse berichtgeving aan de media, interne voorlichting over het project en eventuele bijstelling van het toezicht, en bemoeilijkt de evaluatie van het project achteraf.

### 3.13. Samenvatting en aanbevelingen

De algemene principes waarop het toezicht op rijnsnelheden gebaseerd dient te zijn, zijn hetzelfde als die bij het toezicht op het alcoholgebruik: een vergroting van de subjectieve pakkans door middel van een intensivering van het toezicht en daarmee gepaard gaande publiciteit, en door middel van het maximaliseren van de onvoorspelbaarheid en de zichtbaarheid van de controles, en niet te vergeten continuïteit in het toezicht.

Zoals we gezien hebben in het voorgaande hoofdstuk is er op het gebied van rijden onder invloed in essentie maar één methode van toezicht: op veel wisselende locaties willekeurig automobilisten staande houden en vervolgens elke staande gehouden automobilist laten blazen. Wel bestaan er nog verschillen van mening hoe deze methode in de praktijk precies ingevuld dient te worden. Dat is natuurlijk niet zo vreemd gegeven de verschillen in lokale situatie en lokale drink- en rijgewoonten en ook gegeven de verschillende ervaringen met de praktijk.

In dit hoofdstuk is duidelijk geworden dat er op het terrein van het snelheidstoezicht verschillende methoden zijn te onderscheiden. Er zijn handhavingsmethoden waarbij weinig gebruik wordt gemaakt van technische hulpmiddelen zoals toezicht met rijdende, opvallende surveillancewagen of met dubbele motoren. Sommige handhavingsmethoden vereisen een gelijktijdige inzet van mensen en technische hulpmiddelen, zoals radarcontrole gecombineerd met opvallende staandhoudingen of met rijdende surveillance of trajectcontrole. Tenslotte zijn er de geautomiseerde handhavingsmethoden waarbij het technische registratie- en waarschuwingssysteem geheel op zichzelf staand kan functioneren. Recent is er een verslag verschenen van een symposium over geautomiseerde handhavingssystemen. In Tabel 28 zijn waarderingen toegekend aan verschillende handhavingsmethodieken in termen van effecten op snelheid, zuinigheid in uren en beheersing van instroom van processenverbaal. We moeten wel bedenken dat het hier gaat om globale inschattingen. Bovendien zijn wordt in het schema niet ingegaan op alle factoren die van belang zijn voor de beoordeling van een handhavingsmethode.

De overwegingen waarover in het schema bijvoorbeeld niets wordt medegedeeld, zijn de mate waarin de methodiek past binnen de richtlijnen van het OM, de materiële aanschaf- en onderhoudskosten die voortvloeien uit een methodiek, de vandalisme-bestendigheid van de apparatuur en materialen, de publieke acceptatie van de methodiek.

	Snelheids effect	Duurzaamheid		Zuinigheid mensen	Beheersing instroom pv's
		in tijd	in ruimte		
1. Toezicht via rijdende surveillance	-	--	--	0	+
2. Onopvallende radarcontrole	0	-	-	++	-
3. Radarcontrole met opvallende staandehoudingen	++	0	-	-	+
4. Continu geauto- matiseerd toezicht (met waarschuwings- borden, matrix- borden en radar met camera)	++	++	+	++	+
5. Trajectcontrole	++	0	+	0	+

++ zeer goed; + goed; 0 redelijk; - matig; -- slecht; ? onzeker

Tabel 28. *Globale waarderingen van methodieken in termen van effecten, beslag mensen en beheersing instroom processenverbaal*

Een belangrijke richtlijn van het OM is dat van de aangeleverde processenverbaal en beschikkingen er 50% op kenteken en 50% na staandehouding zou moeten zijn. De 50%-50% verhouding zou voor het gehele verkeerstoezicht misschien wel na te streven zijn. Immers het toezicht op alcohol, op gordels en op bromfietzers kan alleen maar door middel van staandehouding worden verricht. Derhalve is bij toezicht op snelheid meer ruimte om dit op kenteken te laten plaatsvinden. En die ruimte is nodig ook want in de praktijk is een 50%-50% verhouding voor het bekeuren van snelheidsovertreders een bijna onwerkbaar ideaal! Dit laatste moge ook blijken uit de hiernavolgende feiten en overwegingen, overgenomen uit de Evaluatienota Rijsnelhedenbeleid.

De Evaluatienota Rijsnelhedenbeleid vermeldt dat er in 1992 op de snelweg 305.000 processenverbaal werden verkregen door inzet van 86.000 mensen: 70% van de verbaalen werden verkregen door 5% van de inzet 'op kenteken' en 30% van de zaken door door 95% van de inzet 'met staande houding' (stilstaande en rijdende controle). Voor de 80 km/uur-wegen zijn geen cijfers bekend over de mate van inzet en het aantal snelheidsbekeuringen in relatie tot de werkwijze, maar verwacht mag worden dat ook op deze wegen verhoudingsgewijs veel meer bekeuringen plaatsvinden op kenteken dan na staande houding.

In de Evaluatienota wordt ook aandacht besteed aan het in par. 3.8 besproken onderzoek van De Waard en Rooijers (1992) over handhavings-



methodieken op autosnelwegen. Op grond van dat onderzoek wordt in de nota geconcludeerd dat een handhavingsintensiteit van 1 op 6 overtreders (17%) door middel van opvallende staandehouding de meeste kans biedt om grote en langdurige snelheidsverminderingen op autosnelwegen te bereiken. Volgens de nota is deze aanpak niet haalbaar. 'Vertaling van deze uitgangspunten naar de praktijk heeft geleid tot een scenario dat uitkomt op een aanpak van een aantal probleempunten in het autosnelwegenet met een pakkans van 17% en dat leidt tot 1.700.000 zaken (processen-verbaal en beschikkingen), waarvan 190.000 door middel van staandehouding. Deze werkwijze brengt echter een met de huidige capaciteit niet te verwerken aanbod van zaken met zich.' (Evaluatienota Rijnsnelhedenbeleid, 1993, p. 28). Bovendien wordt er in de nota nog op gewezen dat een uitbreiding van de capaciteit van de AVD, het OM en de zittende magistratuur om de geschetste aanpak te kunnen realiseren, de verhouding tussen de aandacht voor snelheidsovertredingen op autosnelwegen en de aandacht voor andere verkeerszaken scheef trekt.

Kortom, de 50%-50% norm lijkt voor het toezicht op rijnsnelheden niet erg realistisch: het realiseren van de norm kan alleen gebeuren door het verminderen van het aantal bekeuringen op kenteken of door een sterke uitbreiding van de politie-inzet, beide alternatieven zijn even ondenkbaar.

Het toezicht op snelheid vindt op dit moment al verhoudingsgewijs voor een groot deel plaats op kenteken. Sommige onderzoekers menen dat een verdere uitbreiding van het toezicht via kenteken de enige manier is om het toezicht op snelheid verder te optimaliseren. In een notitie ten behoeve van de Coördinatie Commissie Rijnsnelheden betoogt Oei (1993b) dat met de uitbreiding van controles op kenteken een grote reductie van rijnsnelheden kan worden bereikt. De aanpak die door Oei wordt gepropageerd, heeft betrekking op een netwerk van wegen en behelst de volgende onderdelen:

1. Selectie van verbindingen in een netwerk op basis van ongeval- en snelheidsgegevens die aangeven dat een potentiële winst in veiligheid is te behalen.
2. Indringende voorlichting voorafgaand aan het toezicht.
3. Onopvallend toezicht op kenteken met in voertuig verplaatsbare radar.
4. Stroomafwaarts van de controlelocatie feedback aan alle passerende bestuurders dat controle op snelheid heeft plaats gevonden.
5. Controlefrequentie van 10-20 keer per jaar per wegvak gedurende enkele uren per keer. Met andere woorden: een continu, redelijk hoog niveau van toezicht over het gehele jaar.
6. Controles dusdanig plannen dat ze voor weggebruikers onvoorspelbaar in ruimte en tijd zijn.

Een belangrijk punt is dat deze aanpak in principe uitgevoerd kan worden binnen de beschikbare menskracht van de politie. Deze aanpak is in feite een concrete uitwerking van belangrijke principes van toezicht (noodzaak publiciteit, continuïteit van het toezicht, onvoorspelbaarheid controles over ruimte en plaats, grote zichtbaarheid van controles achteraf, hoge controlefrequentie). Te verwachten is dan ook dat deze aanpak gunstig zal scoren in termen van duurzaamheid en grootte van het snelheidseffect, van beslag op het aantal mensuren en de beheersing van instroom van pv's. Zoals we zagen in par. 3.3 leidde de uitwerking van bovenstaande principes in een experiment met geautomatiseerd toezicht, toegepast in vier provincies, tot gunstige resultaten zowel in termen van snelheden- en ongevalreductie

als in termen van zuinigheid van middelen, kosteneffectiviteit en beperkte instroom van processenverbaal.

Politietoezicht op snelheid vergt de nodige inspanning, en alleen met zeer regelmatig toezicht worden langduriger effecten op de rijnsnelheden bereikt. Dit houdt in dat de keuze om wel of niet toezicht te houden op bepaalde locaties of wegen, een zeer bewuste afweging dient te zijn van de voor- en nadelen van de te leveren toezichtinspanning.

In de handleiding 'Geïntegreerde aanpak van snelheid op 80 km/uur wegen' (ROV Groningen, 1993), wordt een aantal nuttige overwegingen op een rij gezet om wel of niet handhaving in te zetten als een instrument voor de beïnvloeding van rijnsnelheden.

1. De eerste vraag die beantwoord moet worden, is of de aanwezige infrastructuur het gewenste snelheidsgedrag voldoende afdwingt. Als er veel bestuurders te hard rijden op de weg, dan is dat kennelijk niet het geval en dient te worden nagegaan of het bestaande snelheidsregime wel goed bij de weg past. Het instellen van een hogere limiet zou dan een oplossing kunnen zijn. Kan de limiet niet omhoog dan moet worden bekeken of het fysieke karakter van de weg en de wegomgeving het hard rijden niet te aantrekkelijk maakt. In dat geval kunnen er ingrijpende infrastructurele maatregelen nodig zijn om het wegbeeld te veranderen.

2. Als de weg niet echt uitnodigt tot hard rijden, dan komen we terecht bij maatregelen in de sfeer van kleine infrastructurele ingrepen, handhaving en voorlichting. Bij de combinatie van handhaving en voorlichting moet dan worden overwogen hoe zwaar het accent op elk van beide zal zijn. 'Blijkt bijvoorbeeld dat veel passanten ter plaatse niet bekend zijn en te goeder trouw te hard rijden, dan kan in elk geval aanvankelijk de nadruk op de voorlichting worden gelegd. Helpt dat niet, of weten de mensen wel degelijk dat je op die weg niet harder mag dan 80 km/uur dan moet er meer tijd in de handhaving worden gestoken.' (ROV Groningen, 1993; p. 16).

Verder geven we nog een aantal praktische aanbevelingen voor het plannen en uitvoeren van het toezicht op rijnsnelheden:

3. Het toezicht dient gepaard te gaan met de nodige publiciteit, gericht op het vergroten van de subjectieve pakkans.

4. Voordat met een toezicht-project op snelheid wordt begonnen, is het goed om eerst inzicht te verwerven in de mate waarin de limiet wordt overschreden, in de beleving van de weg en de mening over de limiet door de automobilisten.

5. Een inspectie van het plaatselijke ongevallenbeeld uitgesplitst naar wekdagen, tijdstippen op de dag, locaties en type botsing is nodig voor een verstandige planning van tijdstippen en lokaties van het toezicht. Indien mogelijk wordt ook gebruik gemaakt van gegevens van snelheidsmetingen.

6. Een snelheidsproject kan in de praktijk vaak het eenvoudigst gepland worden in de lente of de herfst. Tijdens de zomerperiode zijn er vaak

inzetproblemen bij de politie; in de winterperiode spelen weersomstandigheden een grote rol. Het verdient echter de voorkeur om een toezichtproject voor een periode van een heel jaar te plannen (waarbij uiteraard in sommige maanden van het jaar kan worden volstaan met een laag intensieve inzet). Evenals bij het toezicht op rijden onder invloed, is het belangrijk dat het toezicht een continu karakter heeft.

7. De ideale snelheidscontrole wordt gekenmerkt door een optimale camouflage van het controlepunt zodat de verrassing maximaal is en tegelijkertijd een optimale zichtbaarheid van de gevolgen van de controle.

8a. De optimale zichtbaarheid van de gevolgen van controle kan plaatsvinden door uiteenlopende middelen: flitsen, staandehoudingen, elektronische feedback, persoonlijke brieven aan gecontroleerden. In ieder geval verdient het aanbeveling om de weggebruiker er altijd op te wijzen dat een snelheidscontrole heeft plaatsgevonden. Dit kan ook door zeer eenvoudige middelen zoals een pluimobiel of een bord met de tekst 'Snelheidscontrole'.

8b. De middelen die gebruikt kunnen worden om aan te geven dat een controle een overtreder heeft betrapt, hebben elk hun voor- en nadelen. Bij staandehoudingen is sprake van een sterke voorbeeldwerking op de groep automobilisten die zich op dat moment op de weg bevinden, en van een snelle terugkoppeling naar de overtreder. Bovendien is bij staandehoudingen een onweerlegbare identificatie van de bestuurder mogelijk en gaat er waarschijnlijk ook een flink preventief effect vanuit op de zgn. 'zakelijke rijders'. Nadeel van staandehouden is dat deze methode niet op alle wegen en weggedeelten (veilig) toepasbaar is, en dat de methode een hoge inzet van menskracht vergt. Elektronische feedback is zeer opvallend, vergt vrijwel geen mensuren, is veilig toepasbaar en zorgt voor onmiddellijke feedback aan de overtreder. Terugkoppeling via persoonlijke brieven aan overtreder is minder opvallend en verloopt minder snel.

9. De snelheidscontroles dienen onvoorspelbaar in tijd en ruimte te zijn zodat de weggebruikers niet de verwachting hebben dat ze de controles kunnen omzeilen. Daarom moet het van te voren aankondigen van tijd en plaats van controles spaarzaam worden toegepast. Het enige nut van dergelijke vooraankondigingen is gelegen in de daarmee verbonden publiciteit.

N.B. Een huidige proef van de KLPD met regelmatige vooraankondigingen van controles zou aanleiding kunnen geven deze aanbeveling nader te nuanceren.

10. De politie zou ook over de nodige financiële middelen moeten beschikken om publiciteit over het te voeren toezicht te verzorgen. De publiciteit onderbouwt immers in belangrijke mate de effectiviteit van het toezicht en kan als onmisbaar onderdeel van de gehele handhavingsmethodiek worden beschouwd.

11. Als politiemensen zich om wat voor reden dan ook moeten verplaatsen buiten de bebouwde kom, kan dit het beste gebeuren door gebruik te maken van een opvallende surveillancewagen en door daarmee ook het goede voorbeeld te geven.

12. Er kan overwogen worden om incidenteel ook in perioden met duister-  
nis op rijnsnelheden te controleren. Het zal dan wel moeten gaan om perio-  
den met een nog betrekkelijk groot verkeersaanbod.

13. Het aantal controles met tijdstippen en plaats dient geregistreerd te  
worden zodat kan worden gecontroleerd of de controles voldoen aan van  
te voren gestelde criteria. Tevens dient deze informatie ter voorlichting  
aan de pers of voor interne voorlichting.

14. Het toezicht op rijnsnelheden is te optimaliseren door de toezichts-  
spanningen afhankelijk te stellen van het aandeel overtreders. Vereisten  
daarvoor zijn wel een flexibiliteit in de planning en uitvoering van het  
toezicht en een continue registratie van rijnsnelheden. Op autosnelwegen is  
gebleken dat het positief relateren van de staandhoudingsinspanning aan  
het percentage limietovertreders, een geleidelijke afbouw van die inspan-  
ningen mogelijk maakt.

15. Het effect van het toezicht kan verder worden verhoogd door toe-  
zichts- of controlematerialen op te stellen of te laten rijden, die geen feite-  
lijke controles uitvoeren. Simulaties blijven echter alleen werken wanneer  
ze worden afgewisseld met echte controle.

16. Surveillance met motoren werkt flexibeler dan surveillance met auto's.

## 4. Toezicht op gordelgebruik

### 4.1. Algemeen

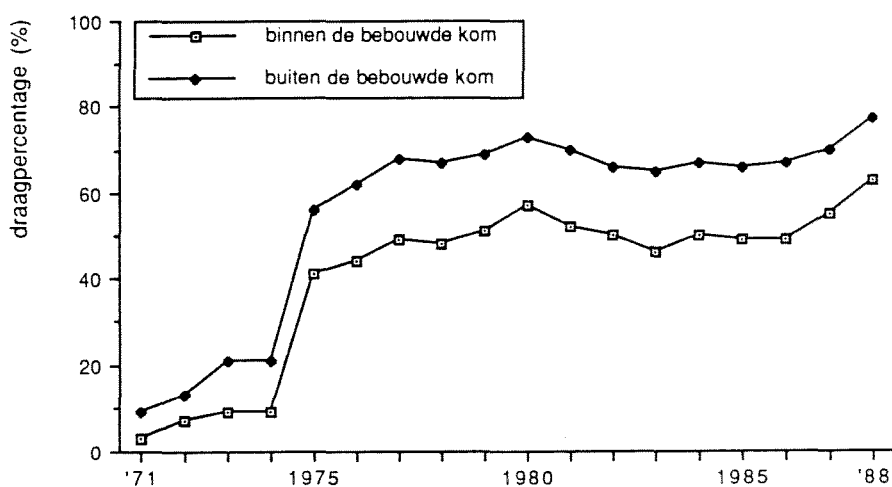
In de geschiedenis van het gemotoriseerde vervoer is het dragen van autogordels een van de meest effectieve middelen gebleken om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Het gebruik van een gordel helpt voorkomen dat de inzittende hard in aanraking wordt gebracht met het interieur van de auto, of dat de inzittende als een projectiel uit de auto wordt geslingerd. Bovendien zorgt de gordel ervoor dat de inzittende op zijn of haar plaats in de auto blijft, zodat de inzittende ook een juiste oriëntatie ten opzichte van zijn of haar plaats in het voertuig blijft behouden.

Het dragen van een gordel kan de kans op letselrisico (met eventuele dodelijke afloop) 40% à 50% verminderen. Voorwaarde is natuurlijk wel dat de gordel op de juiste manier gedragen wordt.

In Nederland werd op 1 januari 1971 de wettelijke verplichting ingesteld dat autogordels (en bevestigingspunten) moesten zijn aangebracht bij de vóórstoelen van personenauto's die na die datum in Nederland in gebruik werden genomen. Deze maatregel werd op 1 juni 1975 gevolgd door de verplichting om de autogordel te dragen in al die personenauto's waarin ook gordels voorin aanwezig waren.

Meer recente ontwikkelingen zijn per 1 januari 1990 ingevoerde verplichting van de aanwezigheid van gordels op de achterzitplaatsen voor vanaf die datum in Nederland in gebruik genomen motorvoertuigen verplicht gesteld en de per 1 april 1992 ingevoerde verplichtstelling van het gebruik van beveiligingsmiddelen op de achterzitplaats. Er is nu dus sprake van een algemene verplichting tot het dragen van autogordels: voorzover zij aanwezig zijn, moeten zij worden gedragen.

Afbeelding 2 toont de ontwikkeling van het gordelgebruik binnen en buiten de bebouwde kom vanaf het begin jaren zeventig.



Afbeelding 2. De ontwikkeling van het gordelgebruik in Nederland binnen en buiten de bebouwde kom (Bron: Wegman, 1989).

Recente gegevens wijzen uit dat het gordelgebruik binnen de bebouwde kom sinds 1989 nog steeds toeneemt (Oei, 1993). Van de bestuurders droeg in 1991 62% de gordel binnen de bebouwde kom en dit percentage was in 1992 gestegen naar 66%. Voor de voorpassagiers binnen de bebouwde kom gold een stijging van 68% naar 72%. Buiten de bebouwde kom zijn de draagpercentages in de jaren 90 relatief stabiel en schommelen rond de 78/79% voor bestuurders en voorpassagiers. Wat betreft het gebruik van autogordels achterin is gevonden dat het gebruikpercentage is gestegen van 14% in 1991 naar 34% in 1992.

De ontwikkelingen van de draagpercentages zijn gunstig. Maar dat wil niet zeggen dat we verder de zaak op haar beloop kunnen laten. Het grote belang van een continuerende aandacht voor het gordelgebruik wordt door verschillende partijen onderschreven. Zo voert de VVN elk jaar traditiegetrouw een landelijke autogordelcampagne, in 1992 nog met de prikkelende slogans: 'In de gordels of in de kreukels?', 'In de gordels of in de vernieling?' In het derde Meerjarenplan Verkeersveiligheid is het speerpunt 'beveiligingsmiddelen' aangescherpt met de extra aandacht voor de gordels op de achterbank. In dit plan wordt een jaarlijkse besparing van circa 30 doden en 300 gewonden ingeschat als de gordels op de achterbank in dezelfde mate zullen worden gebruikt als die op de voorbank.

Over onderzoek naar politietoezicht op het dragen van gordels is gerapporteerd door Gundy (1986), Gras en Noordzij (1986), Beke en Wilbers (1990), Hagenzieker (1991), Mathijssen (1992), Wilbers en Vissers (1992). Vissers en Wilbers (1990, 1991) en Wilbers en Vissers (1992) rapporteren ook over metingen van gordelgebruik, maar in deze rapporten wordt nauwelijks of niet ingegaan op de rol van het politietoezicht hierbij. In dit hoofdstuk laten we een bespreking van het onderzoek van Hagenzieker achterwege, omdat dit onderzoek een unieke locatie en populatie betreft (het gordelgebruik van personeel van de Nederlandse landmacht op het terrein van de militaire basis); Beke en Wilbers (1992) hebben gerapporteerd over het effect van een campagne in Zeeland. Omdat de auteurs nauwelijks ingaan op de wijze en het belang van het uitgevoerde toezicht, besteden we hier verder geen aandacht aan dit rapport.

Het onderzoek van Gundy is zonder twijfel het best gedocumenteerde en meest wetenschappelijk onderbouwde onderzoek in deze reeks publikaties. Daarom gaan we wat uitvoeriger in op de opzet en de resultaten van dit onderzoek.

#### 4.2. De Friese autogordelcampagne

In Friesland werd in de periode augustus 1984 tot oktober 1984 een campagne gevoerd om het autogordelgebruik in Friesland te stimuleren. De campagne die werd opgezet door het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland, bestond uit een combinatie van politietoezicht en verschillende activiteiten op het gebied van voorlichting en publiciteit. Deze provinciale campagne verliep gelijktijdig met een landelijke gordelcampagne die door VVN was opgezet en die in juni 1984 was begonnen.

##### *De opzet van de campagne*

De campagne bestond uit een combinatie van publiciteit, demonstraties, en toezicht. Zowel het begin van de landelijke VVN-campagne via radio en televisie als het begin van de speciale Friese actie werden eind augustus 1984 met een persconferentie aangekondigd. Dit resulteerde in tenminste 5

artikelen in landelijke kranten en tenminste 42 artikelen in lokale en regionale kranten.

De landelijke campagne werd ook aangekondigd via het NOS-journaal van 8.00 en werd in de periode september-november 1984 o.a. 'uitgedragen' door 22 TV-spots op de STER en 100 maal twee radiosspots. De landelijke campagne werd ondersteund door 225 VVN-afdelingen, waaronder ook de afdelingen in Friesland en West-Friesland.

Ten tijde van de Friese campagne werden er 19 keer botssimulatoren gedemonstreerd bij braderieën en andere feestelijke evenementen. Er is geschat dat circa 60.000 personen één of andere demonstratie heeft meegemaakt. De demonstraties werden in de praktijk mogelijk gemaakt door (wisselende) samenwerkingsverbanden tussen de ANWB, VVN, ROF, de Wegenwacht, en de Friese Rijks- en gemeentepolitiekorpsen. Er was geen aanwijzing dat dergelijke demonstraties tijdens die periode ook elders in Nederland plaatsvonden.

#### *De opzet van het toezicht*

De Friese Rijks- en gemeentepolitie had zich na vooroverleg voorgenomen om in de maanden september-oktober 1984 24.000 manuren te besteden aan opvallend toezicht op het dragen van autogordels. De bedoeling was om iedere surveillerende politiemans of -vrouw in Friesland gedurende een periode van 8 weken 1 uur per werkdag te laten besteden aan toezicht op gordelgebruik. Dit was ongeveer 12% van de totale beschikbare tijd van het surveillerende politiepersoneel.

Van de goede voornemens kwam echter weinig terecht. Tijdens de actie werd slechts 2852 mensuren ofwel slechts 12% van het voorgenomen streefgetal besteed aan het toezicht op gordelgebruik. De speciale toezichtactie heeft uiteindelijk maar  $(12\% \text{ maal } 12\%) = 1,4\%$  van de totale tijd van de surveillantanten gevegd in een periode van 2 maanden (Niet meegeteld zijn de mensuren besteed aan overleg, organisatie, begeleiding en incidenteel optreden). Als redenen voor de geringere inzet werden genoemd: gebrekkige tijdregistratie, ziekte, verlof, opleiding, onvoldoende begeleiding, beperkte motivatie van het uitvoerend personeel.

Tabel 29 geeft een aantal indicatoren van het politietoezicht tijdens de Friese campagne.

	september 1984	oktober 1984
Aantal bestede manuren	1554	1298
Aantal staandhoudingen	23976	17603
Aantal bekeuringen	0	1271
Aantal staandhoudingen per manuur	plm.15	plm.15
Percentages bekeurden	0	plm. 7

Tabel 29. *Indicatoren voor politietoezicht op gordelgebruik tijdens Friese campagne (Bron: Gundy, 1986).*

#### *De opzet van het onderzoek*

Aan het onderzoek lagen de volgende vragen ten grondslag:

1. Heeft de campagne een effect op het gordelgebruik?
2. Is er een verschil in effectiviteit tussen de verschillende informatiedragers?

3. Is er sprake van verschillende patronen van informatie-overdracht?
4. Is er verschil in effectiviteit voor verschillende doelgroepen en/of situaties?
5. Is er sprake van negatieve bijwerkingen van de campagne en/of opvallende hiaten in de uitvoering ervan?

Tussen juni 1984 en oktober 1985 werden, in vijf meetgolven, in Friesland en West-Friesland, automobilisten geobserveerd op het dragen van hun autogordel. Tabel 30 geeft een overzicht van deze meetgolven. De observaties vonden plaats op 32 verschillende locaties, 16 in Friesland en 16 in West-Friesland, waarvan voor beide gebieden 8 locaties binnen de bebouwde kom en 8 erbuiten.

	1984		1985		
Landelijk	juli start VVN- campagne				
Campagne- gebied	eind aug.	begin okt.	eind okt.	eind apr.	eind okt.
Friesland	start camp.	start bekeu- ringen	einde camp.	1ste na- meting	2de na- meting
Controlegebied West-Friesland					

Tabel 30. *Opzet van het onderzoek en schema van onderzoekactiviteiten en gebeurtenissen over tijd*

Gedurende elke meetgolf werd, op vier opeenvolgende werkdagen, geobserveerd tussen 7 uur 's ochtends en 6 uur 's avonds, in vier perioden van steeds twee uur. Elke locatie werd per meetgolf twee maal bezocht, en wel op een verschillende dag en een verschillend tijdstip, namelijk één keer in spijtstijd en één keer buiten de spijtstijd.

De observaties zijn alleen gericht op de bestuurders van personenauto's. Wanneer het verkeerslicht op rood sprong werd de automobilist die op dat moment vooraan stond, door een interviewer benaderd met enkele korte vragen over het gordelgebruik. De interviewer stelde daarbij vast of de bestuurder op dat moment de gordel om had. De interviewer gaf tevens om de andere automobilist een vragenlijst mee, die men thuis kon invullen en vervolgens aan de onderzoekers terug kon sturen.

Bij de keuze van de observatieplaatsen werd met de volgende criteria rekening gehouden:

- er moet een verkeerslicht aanwezig zijn
- het verkeerslicht moet minimaal 15 seconden op rood staan
- het verkeerslicht mag niet verkeersafhankelijk zijn
- er moet voldoende aanbod zijn tijdens de roodlichtfase (gem. 1 observatie per 2 minuten)
- Er moet een goede veilige opstelkans zijn voor de interviewer

In totaal werden er, over alle meetgolven en locaties samen, 28.688 observaties verricht (bijna 90 observaties per 2 uur); de vragenlijst werd overhandigd aan 14.012 automobilisten.



### *Resultaten*

In het controlegebied West-Friesland waren de draagpercentages over de periode van de 5 metingen redelijk stabiel. Alleen buiten de bebouwde kom werd tijdens de onderzoeksperiode een kleine verbetering in draagpercentages van 5% waargenomen. In het campagnegebied van Friesland daarentegen was duidelijk sprake van een verhoging van de draagpercentages die zich nog voortzette tijdens de duur van de campagne, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Tegen het einde van de campagne, bij de derde nameting in oktober 1986, bleken de draagpercentages met ongeveer 25% verhoogd te zijn. Na een daling van deze cijfers bij de vierde meting zes maanden na afloop van de campagne, bleken een jaar na afloop van de campagne de draagpercentages zich weer te herstellen. Binnen de bebouwde kom in Friesland leidde dit herstel zelfs tot hogere draagpercentages dan tijdens de campagne zelf. Uiteindelijk was er één jaar na afloop van de Friese campagne sprake van draagpercentages die binnen de bebouwde kom met ongeveer 28% waren verhoogd en buiten de bebouwde kom met ongeveer 17%.

De onderzoeker bespreekt vier bedreigingen voor de validiteit of geldigheid van de gegevens over gordelgebruik.

1. Het select uitvallen van onderzoeklocaties (d.w.z. kruispunten) met extreem hoge of lage draagpercentages.
2. De mogelijkheid dat zich op verschillende meettijdstippen verschillende typen automobilisten op de weg bevinden.
3. De mogelijkheid dat veranderingen in de werkwijze, interviewers, tijdstippen en andere methodologische aspecten van de steekproeftrekking tot een andere steekproefsamenstelling leiden.
4. De mogelijkheid dat seizoens- of weersinvloeden het dragen van de gordels hebben beïnvloed.

Deze bedreigingen van de geldigheid van de gegevens hebben in feite alle te maken met de mogelijkheid dat de samenstelling van de steekproef over de tijd verandert. Een dergelijke verandering zou de geldigheid van de conclusies kunnen aantasten. De onderzoeker komt op grond van secundaire analyses en redelijke overwegingen tot de conclusies dat deze bedreigingen geen rol van belang hebben gespeeld. Voor wat betreft de derde bedreiging beperkt de onderzoeker zich tot de mededeling dat er geen aanwijzingen zijn gevonden voor deze bedreiging; voor de overige drie bedreigingen vermeldt hij de feitelijke aanwijzingen.

Tabel 31 geeft een overzicht van de belangrijkste resultaten van het vragenlijstonderzoek. We zien in de tabel dat:

- het aandeel respondenten die meldden iets over gordels gezien of gehoord te hebben, was toegenomen tijdens de campagne, in Friesland (van 16% bij de voormeting tot 75% tijdens het hoogtepunt van de campagne) meer dan in West-Friesland (van 15% tot 51%);
- tijdens het hoogtepunt van de campagne bijna twee derde van de respondenten in Friesland meende dat de kans op controle en bekeuring was gestegen, tegenover een zevende van de respondenten in het controlegebied West-Friesland;
- het percentage respondenten in Friesland dat aangaf iemand te kennen die ooit gecontroleerd is, redelijk sterk was gestegen (van 8% naar 36%);
- er in Friesland een stijging was van (slechts) 10% in het aandeel respondenten dat antwoordde ooit gecontroleerd te zijn geweest.

	Voormeting juni '84		Tussenmeting okt. '84		Nameting half jaar na camp.	
	Fr.	W.-F.	Fr.	W.-F.	Fr.	W.-F.
Iets over nut gordels gehoord/gezien	16%	15%	75%	51%	42%	32%
Iets over toezicht op gordels gehoord/gezien	7%	4%	54%	18%	23%	14%
Er is meer toezicht	2%	2%	62%	11%	16%	9%
Kans op gordelcontrole is groter geworden	5%	5%	67%	14%	24%	13%
Kans op bekeuring voor niet dragen groter geworden	1%	3%	69%	18%	31%	15%
Zelf gordelcontrole gemerkt	39%	42%	50%	42%	55%	45%
Zelf gecontroleerd	29%	31%	33%	30%	39%	28%
Iemand kennen die is gecontroleerd	8%	6%	36%	10%	17%	10%
Iemand kennen die is bekeurd	4%	3%	13%	4%	8%	5%
Gesprek voeren over gordels	18%	15%	53%	25%	23%	21%

Tabel 31. Een overzicht van de enquête-resultaten van Gundy (1986)

#### 4.3. De Gelderse autogordelcampagne

In het voorjaar 1987 werd in de provincie Gelderland een speciale autogordelactie gehouden die in grote lijnen was opgezet volgens het voorbeeld van de eerder besproken Friese actie. De actie in Gelderland duurde één maand, half zo lang als in Friesland. Dit betekent dat de resultaten van de Gelderse actie inzicht kunnen geven in de gewenste duur van een actie. Anders dan in het Friese onderzoek zijn er ook observaties verricht bij automobilisten die in de avonden doordeweeks op weg waren. Voor een deel bestaat deze groep van avondrijders uit jeugdige automobilisten van wie bekend is dat ze minder vaak een gordel dragen dan oudere automobilisten.

##### *De opzet van het project*

De organisatie en de uitvoering van de actie werden begeleid door een werkgroep waarin vertegenwoordigers van VVN, de Nederlandse Politie Academie, en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, zitting hadden. De actie die liep van 13 maart t/m 10 april 1987, omvatte twee zwaartepunten: voorlichting en politietoezicht. Er werd regionale voorlichting gegeven met actiematerialen zoals folders, wandkranten en affiches. Een speciaal promotieteam reikte langs de weg kleine attenties uit. In 28 gemeenten werd de botssimulator ingezet, in 10 gemeenten werd de 'vallende auto' gedemonstreerd. In totaal werden 1484 metingen door de VVN aan de actie besteed. Daarbij werd steeds voeling gehouden met de landelijke gordelactie die gelijktijdig met de Gelderse actie was gestart.

#### *De opzet van het onderzoek*

De onderzoekopzet kende een voor- en een nameting. Een controleconditie en een tweede nameting (voor het vaststellen van een effect op lange termijn effect) ontbraken vanwege het beperkte budget. De fasering van het onderzoek was als volgt:

23-26 februari	voormeting
13 maart	start actie, politie treedt alleen waarschuwend op
27 april	start bekeurend optreden door politie
10 april	einde actie
13-16 april	nameting

#### *De opzet van het toezicht*

Het politietoezicht op het gebruik van de autogordel werd sterk geïntensiveerd. Op controleplaatsen werd door middel van actieboards duidelijk de aandacht gevestigd op de aard van de controles, voor niet-gecontroleerde passerende automobilisten. In de eerste twee weken werd door de politie uitsluitend waarschuwend en voorlichtend opgetreden. De laatste twee weken werd bij tijdens controles bij een overtreding een bekeuring uitgedeeld. Tijdens het toezicht werden in totaal 5289 mensuren besteed aan het controleren van in totaal 11.2551 automobilisten.

#### *Resultaten*

Bij de vergelijking van de resultaten van de gordelcampagnes in Friesland en Gelderland moet rekening gehouden worden met het verschil in opzet van beide campagnes. Er is een aantal verschillen in opzet. De Friese actie duurde twee maanden, de Gelderse actie één maand. In Friesland werden bijna 3000 manuren besteed aan politietoezicht, tegen 5300 in Gelderland, terwijl Gelderland ongeveer driemaal zoveel inwoners als Friesland heeft. De Gelderse actie duurde maar half zo lang als de Friese, maar was in die periode wel intensiever, afgemeten aan het aantal manuren per inwoner per tijdeenheid (zie verder Tabel 32).

Tenslotte laten we onderzoekers zelf aan het woord. 'De vergelijking tussen de acties in Friesland en Gelderland heeft opgeleverd dat de acties op ongeveer eenzelfde manier bekendheid hebben gekregen bij automobilisten, dat het draagpercentage in Gelderland met ongeveer 20% gemiddeld iets minder is gestegen dan in Friesland en waarschijnlijk minder duurzaam is. Maar dat resultaat is in Gelderland bereikt met relatief minder politiemanuren die gunstiger ingezet zijn.' (Gras & Noordzij, 1987; p. 29).

#### **4.4. De Noord-Brabantse autogordelcampagne 1988**

In de periode september-november 1988 werd er een grote gordelcampagne gehouden in de provincie Noord-Brabant. In navolging van eerdere gordelcampagnes in Friesland en in Gelderland werd gekozen voor een combinatie van verscherpt politietoezicht en intensieve voorlichting. Vissers (1989) rapporteert over de campagne en het begeleidende evaluatie-onderzoek.

#### *De opzet van de campagne*

Verschillende politiekorpsen en VVN-afdelingen werkten mee aan de uitvoering van de campagne die was opgezet en gecoördineerd door het plaatselijke ROV. Een stuurgroep autogordels werd ingesteld om de samenwerking tussen de verschillende instanties (politie, gemeente, VVN) goed te laten verlopen.

	Friese actie	Gelderse actie	Noord Brabantse actie
Duur	2 mnd.	één maand	3 maanden
Voormeting	n=5764	n=2356	n=3510
Tussenmeting (tijdens)	n=5537	-	n=4271
Eerste nameting (vlak erna)	n=5846	n=2611	n=4213
Tweede nameting (half jaar erna)	n=5867	-	n=4630
Derde nameting (jaar erna)	n=5674	-	-
Meetlocaties	32 locaties, 16 in Friesland, 16 in W-Friesland, in beide provincies 8 binnen en 8 buiten bebouwde kom; alle locaties bij verkeerslichten	12 locaties, 6 in centrum, 6 bij uitvalswegen	12 locaties, per regio 4 typen locaties: centrum stad, dorpsweg, uitvalsweg stad en provinciale weg buiten beb. kom
Mensuren	2852	5289	?
Totaal aantal controles	41.579	112.556	190.781 bestuurders en passagiers gecontroleerd (bijna 9% bevolking)
Controles per uur		streven was 50 per/uur	gem. 20
Controles per mensuur	15	25	?
Aantal gewaarschuwd			17171
Aantal bekeurd	1271		11940

Tabel 32. Een vergelijking van de verschillende campagnes

In deze stuurgroep waren vertegenwoordigd: de rijkspolitie, de gemeentepolitie, de Kon. Marechaussee, VVN, de Directie Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ROV-secretariaat en twee externe adviseurs. De campagne bestond uit een combinatie van publiciteit, politietoezicht en demonstraties.

In voorlichting aan het uitvoerend politiepersoneel werd benadrukt dat men in ieder geval zelf consequent de gordel zou moeten dragen, wilde men met enig gezag optreden tegen het niet gebruiken van de autogordel. Verder werd duidelijk gemaakt welke bijdrage de politie-ambtenaar kan leveren aan de actie, hoe hij moet controleren en welke materialen hij daarvoor kan inzetten. Volgens de onderzoeker heeft deze voorlichting tot gevolg gehad dat alle politiekorpsen enthousiast en gemotiveerd hebben meegewerkt aan de gordelactie.

Van de 67 VVN-afdelingen in de provincie Noord-Brabant werkten 47 afdelingen actief mee aan de campagne. De activiteiten van de VVN-afdelingen bestonden voornamelijk uit het uitdelen van prijsvraagformulieren en uit het inzetten van menskracht bij demonstraties met een botssimulator. Tijdens de campagneperiode werden per afdeling gemiddeld 36 uren besteed aan campagneactiviteiten

#### *De opzet van het toezicht*

De politiekorpsen kozen voor een opvallende manier van controleren, waarbij ook passerende automobilisten die niet gecontroleerd werden, de controles goed konden waarnemen. Ter verhoging van de zichtbaarheid van de gordelcontroles werd gebruik gemaakt van zgn. 'plumobiels', standaarden met aan drie zijden een bord. Op twee zijden stond 'autogordelcontrole' vermeld, op de derde zijde 'politie'. Tijdens de controles is door de politie ook voorlichting gegeven over het gebruik van de autogordel. Er werd voorlichtingsmateriaal, zoals folders en stickers, uitgereikt. Tevens waren de achterruiten van de politieauto's voorzien van transparante raamposters met het campagnemotto.

Met behulp van een korte vragenlijst werd geïnventariseerd welke activiteiten door de verschillende korpsen op welke schaal waren ontplooid. Deze lijst werd door 52 korpsen (37 groepen van de Rijkspolitie, 15 korpsen van de Gemeentepolitie) ingevuld. Daaruit kwam het volgende naar voren. Gemiddeld werden door de politie ongeveer 20 controles per uur verricht. Meestal werd bij de controles zowel op het gordelgebruik van de bestuurders als dat van passagiers gelet. In de helft van de gevallen vonden de controles zowel binnen als buiten de bebouwde kom plaats. In bijna de helft van de gevallen werd alleen binnen de bebouwde kom gecontroleerd. Bijna driekwart van de korpsen deed naast de gordelcontroles ook mee aan andere activiteiten zoals assisteren bij de inzet van de botsimulator of het uitreiken van prijsvraagformulieren. Bijna alle korpsen uitten hun tevredenheid met de actie. In het rapport worden verder geen gegevens vermeld over de inzet van de politie in termen van uren. In totaal werden in de gehele periode 190.871 bestuurders en passagiers gecontroleerd en daarmee werd bijna 9% van de totale Brabantse bevolking bereikt. Het gestelde doel om 10% van de bevolking te controleren, werd daarmee net niet gehaald (zie verder Tabel 32).

#### *De opzet van het onderzoek*

Het evaluatie-onderzoek diende een antwoord te geven op de volgende vragen:

Activiteit	Periode	Aantallen observaties waarschuwingen, bekeuringen
Meting 1	midden sept. '88	3510 best., 829 pass.
Begin campagne	eind sept. '88	
Controles	vanaf 21 sept. '88	190781 controles (8,9% bev.)
Waarschuwend optreden	vanaf 21 sept. '88	17171 waarschuwingen
Verbaliserend optreden	vanaf 1 okt. '88	11940 bekeuringen
Meting 2	eind okt. '88	4271 best., 1056 pass.
Einde campagne	eind nov. '88	
Meting 3	eind nov. '88	4213 best., 1028 pass.
Meting 4	begin april '89	4630 best., 1124 pass.

Tabel 33. *Fasering van het onderzoek en aantallen observaties, waarschuwingen en bekeuringen (Bron: Vissers, 1989).*

1. Wat is het effect van de actie op de gordeldraagpercentages?
2. In hoeverre bereikt de actie de doelgroep en welke actiemiddelen sorteren het meeste effect?
3. Welke actie-inspanningen zijn er uitgevoerd in de diverse regio's, met name door de politiekorpsen en de VVN-afdelingen?

Tabel 33 geeft een overzicht van de fasering van het onderzoek en de aantallen observaties bij elke meting.

Zoals we uit deze tabel kunnen opmaken, kende het onderzoek vier meetgolven (voormeting, tussenmeting, eerste nameting vlak na afloop campagne, tweede nameting half jaar na afloop campagne). Bij elke meetgolf werden observaties verricht in drie regio's: Brabant-West (Breda en omgeving), Brabant-Midden (Tilburg en omgeving) en Brabant-Oost (Eindhoven en omgeving). Per regio werd op vier typen locaties geobserveerd: centrum stad, dorpsweg en uitvalsweg stad (alle binnen de bebouwde kom) en provinciale weg (buiten de bebouwde kom). Bij de observaties van het gordelgebruik werd de methode gehanteerd die de SWOV gebruikt bij haar periodieke landelijke metingen (Arnoldus & Scholtens, 1981). In afwijking van de landelijke SWOV-metingen werd niet op auto-snelwegen gemeten.

Alle meetlocaties waren door verkeerslichten geregelde kruispunten. De meetlocaties werden gekozen op basis van een aantal criteria (overzichtelijkheid van de plaats, voldoende verkeersaanbod, veiligheid van opstelplaats observator, voldoende tijd roodlichtfase). Alle metingen vonden plaats op een donderdag. Gemeten werd 's ochtends van 8 uur tot 10 uur, 's middags van 12 uur tot 14 uur en 's avonds van 16 uur tot 18 uur.

### *Resultaten*

Tabel 34 toont voor de campagne in Noord-Brabant zowel als de campagnes in Friesland en Gelderland de draagpercentages voor en na de campagne.

Laten we eerst onze aandacht richten op de gegevens betreffende het gordelgebruik buiten de bebouwde kom. We zien in Tabel 34 dat er direct na afloop van de campagne in Noord-Brabant een stijging in het gordelgebruik met 26% werd geconstateerd. De toenamen in het gordelgebruik na

	Noord-Brabant			Friesland			Gelderland		
	voor	na	effect	voor	na	effect	voor	na	effect
<i>Vergelijking effecten direct na afloop campagne:</i>									
bibeko	53%	70%	+17%	38%	65%	+27%	45%	67%	+22%
bubeko	61%	87%	+26%	59%	84%	+25%	64%	87%	+23%
<i>Vergelijking effecten een half jaar na afloop campagne:</i>									
				voor	na	effect			
bibeko	70%	67%	-3%	65%	58%	-7%			
bubeko	87%	78%	-9%	84%	73%	-11%			

Tabel 34. *Vergelijking van de gemeten draagpercentages van de campagnes in Noord-Brabant, Friesland, en Gelderland. De draagpercentages zijn berekend voor passagiers en bestuurders samen. (Bron: Vissers, 1989).*

afloop van de campagne in Friesland (+25%) en in Gelderland (+23%) zijn van dezelfde orde van grootte. Zoals we kunnen zien in het onderste deel van tabel daalde het gordelgebruik een half jaar na afloop van de campagne met 9% in Noord-Brabant en met 11% in Friesland.

De gegevens wat betreft de situatie binnen de bebouwde kom liggen iets anders. Binnen de bebouwde kom is het gordelgebruik in Noord-Brabant direct na afloop van de campagne gestegen met 17%, terwijl in Friesland en in Gelderland stijgingen met 27%, resp. 22% zijn bereikt. Een half jaar na afloop van de campagne vond in Noord-Brabant een lichte afname van het gordelgebruik binnen de bebouwde kom plaats (-3%) een iets grotere afname in Friesland (-7%).

Kortom, wat betreft het gordelgebruik *buiten* de bebouwde kom lijken de resultaten van verschillende campagnes ongeveer van gelijke orde; wat betreft het gordelgebruik *binnen* de bebouwde kom, lijkt de campagne in Noord-Brabant een iets minder sterke stijging op korte termijn te hebben bewerkstelligd. Maar er is meer aan de hand. De resultaten van de campagnes kunnen niet zonder meer naast elkaar gezet en vergeleken worden zonder in te gaan op enkele belangrijke verschillen tussen de evaluatiemethoden van de campagnes. Met name de volgende kanttekeningen kunnen gemaakt worden:

1. Bij de Friese actie is het gordelgebruik ook geobserveerd op autosnelwegen, bij de Brabantse actie niet. Het is bekend dat op autosnelwegen het draagpercentage het hoogst is. Kortom, zou bij de Brabantse actie dezelfde typen observatielocaties zijn gebruikt als bij de Friese, dan was de vergelijking tussen de resultaten van beide campagnes waarschijnlijk iets gunstiger geweest voor Noord-Brabant.
2. Bij de Gelderse actie werd het gordelgebruik geobserveerd tijdens politiecontroles. Dit geeft volgens Vissers een geflatteerd beeld van de draagpercentages in Gelderland.
3. De voormeting van de Brabantse actie vond één week voor de start van de officiële campagne plaats op een moment dat er al enige voorpublicaties over de actie verschenen waren. Van een zuivere voormeting was derhalve geen sprake. Ter vergelijking: Bij de Friese en Gelderse actie vond de voormeting ongeveer twee maanden voor de start van de campagne plaats.
4. Tenslotte is ook nog te bedenken dat er een tijdsverloop van 4 jaar was tussen de gordelactie in Friesland en die Noord-Brabant. In die tussentijd is het dragen van een gordel waarschijnlijk steeds 'normaler' geworden.

Een vergelijking van de resultaten in de drie Brabantse regio's wijst op het belang van de publieksbekendheid van de campagne en van de samenwerking tussen de intermediairs. We laten de onderzoeker zelf aan het woord. 'In de regio Brabant-Midden is de meeste publieksbekendheid bereikt, is de inzet van de politiekorpsen het grootst geweest en is door de VVN-afdelingen het meest intensief aan de campagne meegewerkt. Bovendien bleek in deze regio tussen de intermediairs - politie, VVN en gemeente - het meest intensief samengewerkt te zijn. Dit heeft in deze regio geresulteerd in de hoogste stijging in het draagpercentage. In de regio Brabant-West is de minste publieksbekendheid bereikt, is de inzet van politie en VVN het minst intensief geweest en is de samenwerkingsgraad tussen de intermediairs het geringst geweest. Hierdoor is in dit gebied de stijging in het draagpercentage het kleinst geweest. De regio Brabant-Oost neemt wat betreft publieksbekendheid, inzet, samenwerkingsgraad en actie-effect een middenpositie in.' (Vissers, 1989, p. 40)

#### 4.5. Het drie-speerpuntenproject

In het kader van het drie-speerpuntenproject (eerder beschreven in par. 2.8) werd ook campagne gevoerd ter verhoging van het gebruik van de autogordel.

##### *De opzet van de gordelcampagne*

Het ROV Overijssel ontwikkelde een draaiboek voor de opzet van de autogordelacties, dat speciaal bestemd was voor gemeenten, politiekorpsen en plaatselijke VVN-afdelingen. Dit draaiboek werd enige maanden voor de start van de campagne verzonden aan de colleges van Burgemeester en Wethouders van alle gemeenten in de provincie Overijssel. Via de colleges van B&W waren ook de plaatselijke politiekorpsen en VVN-afdelingen bereikt. Uiteindelijk verleenden 13 gemeenten, 19 politiekorpsen en 17 VVN-afdelingen hun medewerking aan de autogordelcampagne. In de periode 25 mei - half juli 1989 werd extra voorlichting gegeven over gordeldragen (folders, tentoonstellingsborden), werden demonstraties gegeven met de botssimulator en werd extra politietoezicht gehouden op het dragen van de autogordel. Het aantal processen-verbaal en/of waarschuwingen dat door de politie in het kader van de autogordelactie is uitgeschreven, resp. gegeven, is naar opgaaf van de onderzoekers onbekend.

De onderzoekers wijzen op de mogelijkheid dat zelfselectie van gemeenten tot gevolg kan hebben dat de campagne slechts gering effectief blijkt. Het is mogelijk dat juist gemeenten of korpsen die sowieso al veel aandacht geven aan verkeersveiligheid hun medewerking aan de campagne hebben toegezegd. In dat geval is de te behalen veiligheidswinst bij die gemeenten of korpsen waarschijnlijk klein. Zelfselectie van deelnemende instanties kan dus hebben bijgedragen aan geringe effecten.

##### *Resultaten*

Bij een voor- en nameting bleek dat de zelfgerapporteerde draagpercentages niet significant van elkaar verschilden. Dit gold zowel voor ritten binnen de bebouwde kom als buiten de bebouwde kom. Ook de objectieve metingen lieten geen effect zien van voor- tot nameting. Bij voorpassagiers binnen de bebouwde kom werd wél een stijging van draagpercentages gevonden in die gemeenten waar de campagne had plaatsgevonden; eenzelfde stijging werd niet geconstateerd in de controlegemeenten. Aan



het belang van het laatste resultaat kan wel getwijfeld worden:

- Het resultaat werd afgeleid uit kleine aantallen observaties bij voor- (n = 193) en nameting (n = 173).
- De aantallen observaties in gemeenten waar de campagne wél heeft plaatsgevonden, zijn vijf à zes maal zoveel als bij de controlegemeenten, zodat de vergelijkbaarheid tussen 'campagne' steekproef en 'controle' steekproef te wensen overlaat.
- De nametingen hebben in een periode van 3 tot 8 maanden na de acties plaatsgevonden.

De onderzoekers concluderen: 'Samenvattend kan over de autogordelcampagne gesteld worden dat het draagpercentage bij bestuurders na afloop van het DSP niet verschilt van daarvoor. Dit geldt zowel bij ritten binnen als buiten de bebouwde kom.' (Modde & Veling, 1990; p. 30), en: 'Concluderend kan gesteld worden dat het streefbeeld met betrekking tot het dragen van de autogordel - binnen drie jaar een draagpercentage van 90% gerekend vanaf januari 1989 - in het campagnejaar van het DSP niet wezenlijk dichterbij is gehaald.' (Modde & Veling, 1990; p. 30).

#### 4.6. Gordelcontroles als onderdeel van geïntegreerd toezicht

In een veldexperiment met geïntegreerd toezicht in de subregio Leiden werden aselechte alcoholcontroles en snelheidscontroles gecombineerd met toezicht op gordelgebruik (Mathijssen, 1992a, 1992c). De veronderstelling was dat het gordelgebruik van voorinzittenden op ongeveer 75% lag, zoals voorlopige gegevens van metingen in weekeindnachten lieten zien. Uitgaande van deze veronderstelling werd een verhoging van het gordelgebruik met 15% haalbaar geacht. Het onderzoek van Gundy had immers aangetoond dat een dergelijke verhoging binnen de bebouwde kom te realiseren was. Later bleek dat gegevens over het gordelgebruik in de subregio Leiden onbetrouwbaar waren en dat het gordelgebruik op een aanzienlijk lager niveau lag dan de veronderstelde 75%.

In de praktijk van het onderzoek bleek het uitvoerend politiepersoneel minimaal bereid te zijn om tijdens autogordel- en snelheidscontroles verbaliserend op te treden tegen het niet dragen van de gordel\*. De argumenten voor het niet bekeuren waren:

- Een snelheidsovertreder zonder gordel wordt al voldoende beboet vanwege het te snel rijden.
- Iemand die geen gordel draagt, brengt daarmee anderen niet in gevaar.
- Bij alcoholcontroles 's nachts is niet goed te constateren of iemand wel of niet de gordel draagt.
- De controlerende politiemensen dragen zelf ook vaak de gordel niet.

Tijdens het onderzoek werden slechts weinig gordelbekeuringen uitgereikt. Aan de 3515 staandegehouden snelheidsovertreders werden slechts 228 gordelbekeuringen uitgereikt; aan de 3440 aselechte staandegehouden automobilisten die vanwege een alcoholcontrole werden staandegehouden, werden slechts 49 bekeuringen voor het niet dragen van een gordel uitgereikt. Wel hadden de controlerende politiemensen de niet-gordel dragers

---

\* De geringe bereidheid van de politie om auto-inzittenden zonder gordel te verbaliseren deed zich alleen voor bij controles die in de eerste plaats gericht waren op alcoholgebruik of snelheidsovertredingen. Als er uitsluitend op gordelgebruik werd gecontroleerd was men wel degelijk bereid verbaliserend op te treden.

systematisch gesommeerd de gordel aan te doen alvorens hun rit voort te zetten.

#### *Resultaten*

Het gordelgebruik van voorinzittenden van personenauto's nam in de loop van het experiment toe van 57% tot 62%. Bij een telefonische enquête onder regelmatig in de subregio Leiden rijdende automobilisten bleek 17% van de 486 geïnterviewde automobilisten van mening dat de kans op een bekeuring voor rijden zonder gordel sinds de start van het experiment was toegenomen; 52% meende dat die kans gelijk was gebleven; 8% dat de kans was afgenomen en 22% had hierover geen mening.

De onderzoeker constateert dat het gordeltoezicht zeker kosteneffectief is geweest gezien het feit dat er geen extra capaciteit voor was ingepland.

#### 4.7. Heel Friesland in de gordels!

De in het najaar van 1984 gehouden gordelcampagne in Friesland (zie par. 4.2) leidde tot een toename van het gordelgebruik van 40% naar 65% binnen de bebouwde kom, en van 55% naar 80% buiten de bebouwde kom. In de jaren daarna daalde echter het gordelgebruik in Friesland ondanks kleiner opgezette campagnes en acties van afzonderlijke politiegroepen en politiekorpsen in deze periode. Volgens metingen in februari 1992 droeg 48,8% van 3086 gecontroleerde bestuurders in Friesland de gordel en 63,1% van de 588 gecontroleerde mede-inzittenden. Landelijk droeg in 1992 70% van het aantal gecontroleerde bestuurders de gordel.

De Friese politie (de Friese Gewestelijke Politie Verkeerscommissie - GPVC) en het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland (ROF) hebben een afspraak dat elk jaar een van de speerpunten uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid extra zal worden aangepakt. Naar aan-

	Voorbank	Achterbank
Volwassenen	Draagplicht	Indien gordel aanwezig: draagplicht
Kinderen van 3 tot 12 jaar (kleiner dan 1,50 m *)	Gebruik kinderzitje**	Indien kinderzitje aanwezig: gebruik hiervan verplicht Indien kinderzitje niet aanwezig: draagplicht gordel
Kinderen van 0 tot 3 jaar		Indien kinderzitje aanwezig: gebruik hiervan verplicht Indien kinderzitje niet aanwezig: géén draagplicht gordel

\* Kinderen en volwassenen kleiner dan 1,50 m die gebruik moeten maken van de autogordel, mogen een driepuntsgordel gebruiken als heupgordel.

\*\* Onder 'kinderzitje' wordt hier steeds een geschikt en goedgekeurd kinderbeveiligingsmiddel verstaan.

Tabel 35. *De nieuwe draagplicht van beveiligingsmiddelen per 1 april 1992.*

leiding van het dalende gordelgebruik in Friesland koos de Friese politie - samen met het OM en de Koninklijke Marechaussee verenigd in de GPVC - om in het jaar 1992 extra aandacht te besteden aan het speerpunt beveiligingsmiddelen in de vorm van een campagne. Mede aanleiding voor deze keuze was de nieuwe wetgeving ten aanzien van het gebruik van beveiligingsmiddelen die per 1 april 1992 is ingetreden (zie Tabel 35).

#### *De opzet van de campagne*

De campagne werd gevoerd door de Friese Gewestelijke Politie Verkeerscommissie met ondersteuning van partners uit het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland. Een werkgroep bestaande uit personen van de GPVC, ROF en ANWB bereidde de campagne voor. Naar aanleiding van eerdere ervaringen met campagne voeren werd gekozen om per groep/korps een plaatselijke coördinator aan te stellen voor de uitvoering van het werkplan en als aanspreekpunt. In twee rapporten is het plan voor de campagne en de uitvoering van de campagne beschreven (Gewestelijke Politie Verkeerscommissie, 1992a; 1992b)

Het algemene doel van de campagne 'Heel Friesland in de gordels' was het gordelgebruik en het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen op voor- en achterbank te bevorderen en daarmee het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Het concrete werkdoel was een verhoging van het aantal gecontroleerde bestuurders met een gordel om tot 80%.

#### *De opzet van de campagne*

De campagne werd uitgevoerd in de periode 11 maart - 20 april 1992. De campagne bestond uit een combinatie van interne en externe voorlichting en gericht toezicht. De interne voorlichting binnen de politie zelf betrof de volgende activiteiten en materialen:

- mondelinge toelichting van GPVC-leden en verslagen GPVC;
- een projectomschrijving met een werkplan politie en een werkplan voorlichting;
- wekelijkse toezending van de resultaten met het verzoek deze aan de media door te geven;
- wekelijkse toezending van relevante informatie omtrent gebruik autogordels en kinderbeveiligingsmiddelen;
- de actiewijzer 'Autogordels vaste gewoonte' van VVN;
- verstrekking van folders, stickers, affiches e.d.

De provinciale, regionale en lokale media werden als volgt bij de campagne betrokken:

- toezending van persberichten
- een persconferentie bij de start van de campagne in Franeker
- bekendmaking wekelijkse resultaten
- informatie over het gebruik van gordels en kinderbeveiligingsmiddelen

De weggebruikers werden geïnformeerd over de campagne via:

- perspublicaties met aandacht voor wekelijkse resultaten en met algemene informatie over gordelgebruik;
- voorlichting in de consumentenrubriek van radio Fryslân, diverse lokale omroepen en de bedrijvenbeurs;
- bij politiecontroles door plumobielen met opschrift 'autogordelcontrole' en door het uitreiken van folders, stickers, beloningen, bekeuringen en waarschuwingen;

- enkele voorlichtingsavonden
- landelijk ondersteuning via VVN tv-spotjes en 'Postbus 51'- folders

#### *De opzet van het toezicht*

Uitgangspunt van het toezicht was om het aantal contacten met weggebruikers over de gordel zo groot mogelijk te maken. Het plan voor het uitvoeren van het toezicht was als volgt:

- Elke dag zou er tijdens de (rijdende) surveillance extra aandacht aan de gordels moeten worden besteed. Per politieambtenaar zouden minimaal twee auto's gecontroleerd moeten worden. Bij juist gordelgebruik ontvangen de bestuurders en inzittenden een compliment, bij onjuist gordelgebruik een voorlichtingspraatje en bij het niet dragen van de gordel een proces-verbaal. Elke week zou door de groepen/korpsen in hun gebied een speciale autogordelcontrole moeten worden gehouden. De controle van ongeveer 1½ uur zou moeten worden gehouden op een werkdag, uitgevoerd door ongeveer vijf politiemensen. Belangrijk is dat passerende weggebruikers duidelijk kunnen waarnemen wat het doel van de controle is.
- Indien dagelijkse of wekelijkse controles niet mogelijk zijn, zou het korps/groep in ieder geval een paar grote staande controles kunnen houden, waarbij de gordel wordt meegenomen.

Dit plan leidt tot de volgende rekensom over de benodigde extra politie-inzet. Het dagelijks controleren van een surveillerende politie-ambtenaar van minimaal twee automobilisten op gordelgebruik zou praktisch gezien vrijwel geen extra tijd vergen. Tijdens de surveillance spreekt elke politie-ambtenaar al minimaal twee automobilisten aan naar aanleiding van gedrag of van een overtreding. Uitgaande van gemiddeld vijf politiemensen die zesmaal een wekelijkse 1½ uur-controle uitvoeren, zou per korps/groep 7½ uur per week, of 45 uur over de gehele campagneperiode extra worden besteed aan de gordel. Uiterekend was dat een eenheid, bestaande uit elf personen, ongeveer vier uur per persoon aan het toezicht zou moeten spenderen gedurende de campagneperiode van zes weken.

Over het algemeen was de medewerking aan het plan van toezicht goed. Onvermijdelijk was dat een aantal korpsen en groepen één of meer weken niet aan het toezichtplan konden meewerken vanwege werkdruk, cursussen, ziekte, onderzoeken, een tekort aan personeel of soms ook een gebrek aan motivatie.

De prognose was dat er 115 speciale gordelcontroles uitgevoerd zouden worden; uiteindelijk werden dit er 114. Hier en daar werden de speciale gordelcontroles uitgevoerd volgens een afwijkende methode (bijv. controleren op gordels als onderdeel van alcoholcontrole; controleren tijdens motorsurveillance; controleren via postende wagen die de niet-gordel dragers doorgaf aan een opvangeneheid). Het minimale aantal van twee contacten per politie-ambtenaar, per dag en per surveillance werd van tevoren beschouwd als goed haalbaar, maar leverde in de praktijk toch nog problemen op.

Over de gehele campagneperiode zijn er naar schatting 13.850 voertuigen gecontroleerd en zijn er feitelijk 1978 processen-verbaal uitgeschreven.

#### *De resultaten*

Het evaluatieverslag van de campagne was gereed in mei 1992, maar de metingen van het feitelijke gordelgebruik in Friesland gebeurden pas in het najaar 1992. Daarom zijn er in het evaluatieverslag geen cijfers ver-

meld over draagpercentages ten tijde van of na afloop van de campagne. Volgens het verslag is echter de algemene indruk dat het aantal gordel-dragers en gebruikers van kinderbeveiligingsmiddelen door de campagne behoorlijk is gestegen. Het beoogde werkdoel zou in ieder geval nauw zijn benaderd. Verder wordt gesteld dat de kennis omtrent het gebruik van gordels en kinderbeveiligingsmiddelen bij de weggebruikers is gestegen.

#### 4.8. Samenvatting en aanbevelingen

Het meest opzienbarende resultaat in dit hoofdstuk was wellicht dat een campagne in Friesland met in de praktijk een geringe politie-inzet een duidelijke toename in het gordelgebruik heeft bewerkstelligd die een half jaar na afloop van de campagne nog steeds goed merkbaar was. We spreken over een geringe politie-inzet, omdat tijdens de campagne slechts 12% van de voorgenomen handhavingsinspanningen werden gerealiseerd. De speciale toezichtacties vergden uiteindelijk maar 1,4% van de totale tijd van de surveillanten.

De twee projecten in Friesland en Noord-Brabant geven aan dat de effecten van het toezicht op langere termijn (minstens een half jaar) zichtbaar blijven. Een verklaring hiervoor is dat een aantal automobilisten die aanvankelijk de gordel hebben omgedaan vanwege de dwang van het toezicht, uiteindelijk de gordel blijven omdoen uit gewoonte.

Het is duidelijk dat de probleemsituatie bij het gordelgebruik fundamenteel verschillend is van die bij het rijden onder invloed of die bij snelheidsovertredingen. De bestrijding van rijden onder invloed vergt een aanzienlijke handhavingsinspanning over langere tijd, waarbij politiemensen streng dienen op te treden tegen overtreeders. Het uiteindelijke resultaat daarvan is dat het rijden onder invloed zich op een laag niveau bestendigt. De bestrijding van snelheidsovertredingen vergt nog meer politieinspanningen en de effecten daarvan zijn dusdanig vluchtig dat het toezicht zeer regelmatig uitgevoerd dient te worden. Het verhogen van het gordelgebruik vergt ook politie-inspanningen over een langere tijd, maar deze inspanningen behoeven niet zo hoog te zijn.

Bij het rijden onder invloed en bij snelheidsovertredingen heeft de politie te maken met groepen overtreeders die vaak een overtreding begaan omdat ze daarvan grote voordelen van verwachten. Een persoon die met een tiental pilsjes op toch in de auto stapt, kan bijvoorbeeld als grote voordeel zien dat zijn reputatie in het café geen schade heeft geleden. Een snelheidsovertreder kan haast hebben en daarom erg hard rijden, of vindt het gewoon spannend om zo hard te rijden. Zowel rijders onder invloed als snelheidsovertreders ervaren vaak sterke motieven om een overtreding te begaan. Willen deze groepen potentiële overtreeders van hun overtreding afzien, dan zullen ze daar ook een sterke reden voor moeten hebben, bijv. de dreiging van een regelmatig en effectief uitgevoerd politietoezicht.

Aan de overtreding van de regels ten aanzien van gordelgebruik liggen veelal niet zulke sterke motieven ten grondslag. Vergeetachtigheid en ervaren ongemak worden vaak genoemd als redenen voor het niet dragen van een gordel. Eigenlijk maakt het voor veel bestuurders niet zoveel uit of ze de gordel wel of niet dragen. Een lichte dwang die uitgaat van het politietoezicht, is dan voldoende om het gordelgebruik bij een grote groep automobilisten weer te doen toenemen. Na verloop van tijd is dan te verwachten dat de effecten van deze lichte dwang bestendig worden via gewoontevorming.

Het bovenstaande verhaal is echter iets te simpel. In par. 4.6 hebben we bijvoorbeeld geconstateerd dat het gordelgebruik in Friesland over de periode 1984-1992 is afgenomen, ondanks de succesvolle campagne in 1984 (beschreven in par. 4.2) en een aantal kleinere opgezette vervolgcampagnes. Het proces van gewoontevorming alleen garandeert niet dat een eens behaalde toename in het gordelgebruik over een periode van meerdere jaren behouden blijft. Daarnaast zijn er ook nog andere processen (bijv. verandering in de samenstelling van de groep automobilisten op de weg, het verslappen van de publieke aandacht voor het gordelgebruik) werkzaam die kunnen bijdragen aan een afname van het gordelgebruik. De onderstaande aanbevelingen over het toezicht op gordelgebruik zijn van minder specifieke aard dan de aanbevelingen voor bijvoorbeeld het toezicht op rijden onder invloed of op snelheidsovertredingen. Zoals reeds uitgelegd is het gordelgebruik door politietoezicht en publiciteit gemakkelijker te beïnvloeden is dan rijden onder invloed en snelheidsovertredingen, zodat de precieze methode of de strictheid van de aanpak toch wat minder belangrijk is.

De belangrijkste aanbevelingen zijn de volgende:

1. Het toezicht op het gordelgebruik dient gedurende een langere periode van 2 of 3 maanden te worden uitgevoerd.
2. Het is belangrijk om ook tijdens de daarnavolgende zgn. 'onderhoudsperiode' nog aandacht te besteden aan het gordelgebruik (via incidentele controles).
3. Het toezicht op het gordelgebruik moet met de nodige publiciteit worden omgeven.
4. Er zouden speciale grote controles gepland kunnen worden, maar ook zou men het toezicht op het gordelgebruik kunnen onderbrengen bij de surveillance.
5. In de eerste fase van het toezicht zou de politie kunnen volstaan met het uitdelen van waarschuwingen en folders.
6. Regelmatige tellingen van gordelgebruik op verschillende locaties binnen en buiten de bebouwde kom zouden gebruikt kunnen worden om het toezichtplan op te stellen en bij te stellen.
7. Toezicht op gordelgebruik kan natuurlijk gemakkelijk gecombineerd worden met toezicht op alcoholgebruik en snelheidsovertredingen. Wel kan er bij de uitvoering politiemensen weinig motivatie zijn om iemand voor twee overtredingen tegelijkertijd te bekeuren. Een oplossing is dan voor één overtreding te bekeuren en voor een andere overtreding te volstaan met een waarschuwing.
8. Het behoeft weinig betoog dat alle leden van het korps consequent zelf de gordel zullen moeten omdoen.
9. Het toezicht, houden op gordelgebruik spreekt veel politiemensen minder aan dan het toezicht op rijnsnelheden of dat op alcoholgebruik in

het verkeer. Daarom is er extra aandacht nodig om politiemensen ook voor deze taak goed te motiveren.

Tenslotte nog het volgende. Natuurlijk zijn er ook op het terrein van gordelgebruik een groep hardnekkige overtreeders. Het politietoezicht op gordelgebruik, gecombineerd met publiciteit, kan wellicht met enig gemak bereiken dat de draagpercentages stijgen tot over de 80%. Maar om ook de overblijvende groep van 10% à 20% van de weggebruikers tot het regelmatig gebruik van de gordel over te halen, is waarschijnlijk toch een meer stringente aanpak nodig.

Bij het toezicht op rijden onder invloed en op snelheidsovertredingen zal de politie naar het grote publiek moeten communiceren dat zij aandacht heeft voor het probleem, en dat zij ook stringent en efficiënt optreedt tegen overtreeders. Bij het toezicht op het gordelgebruik is wellicht de boodschap dat de politie weer aandacht besteed aan het probleem voldoende om een groot aantal automobilisten over de streep te trekken.

## 5. Toezicht op overige overtredingen

In de Hoofdstukken 2 t/m 4 werd het toezicht op overtredingen van automobilisten centraal gesteld. Dit hoofdstuk beschrijft een aantal projecten met toezicht op anderssoortige overtredingen, zoals het door rood licht rijden van fietsers, het niet-dragen van een bromfietshelm, het rijden op een opgevoerde bromfiets of snorfiets. Zoals deze opsomming al suggereert, betreffen de projecten in dit hoofdstuk vooral het gedrag van fietsers, bromfietzers en snorfietzers.

### 5.1. Toezicht op het rijgedrag van jeugdige fietsers en bromfietzers

In het kader van het landelijk demonstratieproject 'Gericht verkeerstoezicht' vond een onderzoek plaats naar toezicht dat specifiek was gericht op het rijgedrag van jeugdige fietsers en bromfietzers. Over dit onderzoek wordt gerapporteerd in drie verslagen (BGC, 1986a, 1986b; OABG, 1986).

Het in Hilversum uitgevoerde onderzoek was gericht op de verbetering van het rijgedrag van fietsende en bromfietzende scholieren van het voortgezet onderwijs. Doel van het onderzoek was om na te gaan hoe een optimaal effect op het rijgedrag bereikt kon worden door een zo goed mogelijke inzet van de beschikbare mankracht binnen het politiekorps.

#### *Opzet van het toezicht*

De belangrijkste punten van het uitgewerkte toezichtplan waren de volgende:

1. Het toezicht werd gericht op 12-18-jarige fietsers en bromfietzers omdat uit gegevens was gebleken dat de ongevallenbetrokkenheid bij deze groep zeer hoog was.
2. Er werd speciaal gecontroleerd op gedrag dat de meeste ongevallen veroorzaakt, d.w.z. op: voorrangsfouten, fouten bij linksafslaan, slordig rijden, te snel rijden, roodlichtnegatie, losse helmen. In samenwerking met het Openbaar Ministerie was bepaald dat de processen-verbaal snel zou worden afgehandeld door het OM. Er werd aan de geverbaliseerde overtreeders gelegenheid geboden om aan het bureau te betalen, waarvan ook massaal gebruik werd gemaakt.
3. Het publiek werd voorgelicht over het toezicht via een persbericht; de jeugdige fietsers en bromfietzers werden bovendien geïnformeerd over het toezicht door een brief aan de scholen.
4. Er werd gecontroleerd op tijdstippen met veel jeugdongevallen, d.w.z. tijdens de ochtendspits en de middaguren, en langs de schoolroutes waar veel gevaarlijk gedrag geconstateerd werd.
5. Ten einde de actie bekendheid en gewicht te geven werd er in het begin gewerkt met controleteams van 10 man op straat. Er werd gewerkt op niet meer dan twee controlelocaties tegelijkertijd, met vijf politiemensen per locatie. Later werd volstaan met minder politiemensen per locatie.
6. De begeleiding en de motivering van de teamleden werd verzorgd door twee dagelijkse projectleiders.
7. Het gerichte toezicht omvatte twee perioden van 3, respectievelijk 2 weken.



### *Opzet van het onderzoek*

Het gehanteerde toezicht werd op verschillende manieren geëvalueerd. De effecten op de aantallen ongevallen zijn bestudeerd, er zijn langs de weg observaties verricht van het verkeersgedrag, er is een enquête gehouden onder de schooljeugd en het betrokken politiepersoneel is naderhand geïnterviewd. Op straat werden er observaties verricht vóór, tijdens en na de toezichtactie. Er werden observaties verricht van feitelijk rijgedrag van fietsers en bromfietsers en er werden conflictobservaties verricht.

### *Resultaten wat betreft ongevallen*

De statistische toetsing van verschillen in het aantal letselongevallen tussen Hilversum en controlegemeenten (Leiden, Alkmaar, Breda) leverde geen significante resultaten op, maar de onderzoekers achten de absolute veranderingen in het aantal letselongevallen en in ongevallenbetrokkenheid groot genoeg voor een aantal voorzichtige conclusies. Deze zijn dan de volgende. De ontwikkeling van het aantal letselongevallen over de jaren 1981 tot en met 1984 was in Hilversum nagenoeg gelijk aan die in de controlegemeenten (Leiden, Alkmaar, Breda). Opvallend was dat in alle gemeenten het aantal letselongevallen in 1985 lager was in 1983 en 1984. In 1985 was het aantal letselongevallen in Hilversum echter aanzienlijk sterker afgenomen dan in de controlegemeenten. Deze extra daling kan het gevolg zijn van het gerichte toezicht, hoewel dit niet met zekerheid gesteld kan worden. De daling in Hilversum was bijvoorbeeld niet zoveel groter als in Alkmaar.

De ongevallenbetrokkenheid van jeugdigen (14-18 jaar) nam in Hilversum ook sterker af dan in de controlegemeenten. Dit duidt op de invloed van het politietoezicht, hoewel dit niet met voldoende betrouwbaarheid aan te tonen is.

In het toezichtgebied, Hilversum-zuid, was in de maanden oktober (één maand na de eerste toezichtmaand) en december (één maand na de tweede toezichtmaand) een sterkere afname van het aantal letselongevallen dan in de controlegemeenten. Deze sterkere afname werd niet waargenomen in de maand november, de maand van de tweede toezichtperiode. Deze resultaten suggereren dat het mogelijk effect op de veiligheid steeds vertraagd optreedt: niet de actieperiode zelf, maar de periode erna kenmerkt zich door een daling van het aantal ongevallen. Opnieuw melden de onderzoekers dat deze conclusie niet statistisch onderbouwd kan worden.

### *Resultaten wat betreft gedrag*

De waarnemingen op kruispunten waar de politie enkele malen had gecontroleerd, gaven aan dat de percentages foute oversteek- en linksafmanoeuvres bij fietsende en bromfietsende scholieren significant afnamen. Het percentage foute manoeuvres was tussen voor- en nameting ruwweg gehalveerd. Niet alle soorten fouten namen echter in gelijke mate af. Het vlak voor een auto de kruising oversteken nam merkbaar minder af dan te laat stoppen bij voorrang verlenen en niet achterom kijken bij linksafslaan. De voor- en nametingen op de wegvakken leverden geen aanwijzingen op voor verbeteringen in het slordig rijden of verbeteringen in snelheidsgedrag.

Op basis van waarnemingen op twee kruispunten kan het effect van het toezicht op het verkeersgedrag in de tijd als volgt worden beschreven. Tijdens de eerste actieperiode van drie weken verbetert het gedrag, vooral in de derde actieweek. In de rustperiode verdwijnt dit effect weer. In de

tweede actieperiode herstelt zich de verbetering in het rijgedrag, en na beëindiging van de actie blijft het gedrag gedurende minstens enkele weken op peil.

#### *Resultaten wat betreft motivatie van de politie*

De motivatie was niet bij alle betrokken politiemensen gelijk. Een aantal vanaf het begin enthousiaste teamleden hebben eraan bijgedragen dat de actie niet verzandde. De redenen voor een zwakke motivatie waren o.a.: de lage status van verkeersaangelegenheden, de vroege dienst, de niet vrijwillige deelname aan het project en het feit dat sommige politiemensen van het populaire project 'kleine criminaliteit' werden afgehaald. Redenen voor een sterke motivatie waren o.a.: het gebruik van de speciale OM-transactie; de grote aantallen gevaarlijke verkeersovertredingen; de snelle verbetering van het rijgedrag op de verkeerslocaties; het gebruik van de rollentestbank; het dagelijkse evaluatiegesprek na het toezicht; het groepsgericht werken; de variatie in het dagelijkse werk.

De onderzoekers maken nog een onderscheid tussen twee soorten motivatie. De motivatie ten aanzien van de actie in het algemeen, en de motivatie om op een bepaalde dag op een bepaald punt toezicht te houden. Het verloop van deze motivaties is verschillend. De algemene motivatie wordt steeds beter in de loop van de actie en is hoog aan het einde van de actie. De meer specifieke motivatie stijgt snel in de loop van de actie als men ziet wat voor gevaarlijke taferelen zich op straat afspelen, maar de motivatie wordt weer minder zodra als het toezicht tot routine wordt. Aan het einde van de tweede actieperiode is de motivatie dan gering. 'Volgens vrijwel alle geïnterviewden duurde de actie te lang' (BOC, 1986, p. 19). Vooral de herhalingsactie geeft aan de politiemensen de indruk van 'zinloos bezig zijn': op alle toezichtlocaties is het aantal overtredingen dan gering.

#### *Aanbevelingen voor toezicht*

In het eindrapport komen de onderzoekers tot een aantal aanbevelingen voor het toezicht op het gedrag van jeugdige fietsers en bromfietsers:

1. Een actie waarbij het doel is dat jeugdige verkeersdeelnemers zich ook daadwerkelijk veiliger gedrag eigen maken vereist minstens een toezicht-actie van drie weken, enige tijd later gevolgd door een actie van twee weken. Bij een kortere actie is niet verwachten dat de jeugd zich het gedrag zal eigen maken.
2. In de eerste drie weken van de actie zal de nadruk moeten liggen op *staande houdingen, waarschuwingen en verbaliseren* (repressieve aanpak); bij het vervolg van de actie zal meer de nadruk moeten liggen op preventief toezicht. Juist tijdens de periode van preventief toezicht maakt de jeugd zich het veiliger gedrag eigen.
3. Het vlot kunnen bekeuren met behulp van een *OM-transactie* is een vereiste voor het noodzakelijke repressieve karakter van de toezichtactie
4. Een 'eerlijk' en 'sportief' karakter van het repressieve optreden is gewenst. In de praktijk houdt dit in dat er niet selectief wordt aangehouden bij meerdere overtreeders, dat er geen onderscheid naar leeftijd wordt gemaakt, dat de jeugd niet uitsluitend bij scholen wordt opgewacht en dat de jeugd voor relatief lichte overtredingen niet wordt staandegehouden.
5. In een gemeente van  $\pm 90.000$  inwoners is een *inzet van 8 à 10 mensen* nodig voor de uitvoering van een toezichtproject.
6. Uitgaande van een beperkte mankracht zal de actie het beste kunnen *starten met toezicht op één of enkele locaties*, zodat per locatie voldoende

politie mensen aanwezig kunnen zijn om alle overtreeders staande te houden. Uit de praktijk blijkt na enige dagen actie hoeveel politie mensen er per locatie nodig zijn.

7. Een toezichttijd van ongeveer *een uur in de ochtendspits*, aangevuld met incidenteel middagtoezicht, kan voldoende zijn.

8. De te selecteren toezichtlocaties zullen bepaald moeten worden aan de hand van ongevalsgegevens, de ligging van schoolroutes en een verkenning van het verkeersgedrag ter plaatse. Locaties zijn minder geschikt als de politie zich alleen opvallend kan opstellen. Ook locaties waarbij de jeugd massaal oversteekt en daarbij voorrang neemt zijn minder geschikt. Het opwachten van jeugdigen bij school wordt slecht gewaardeerd.

9. Toezicht kan in ieder geval de volgende verkeersgedragingen van jeugdige fietsers en bromfietzers op een gunstige wijze beïnvloeden: tijdig stoppen bij voorrang verlenen en omkijken bij linksaf slaan. Moeilijker te beïnvloeden gedragingen zijn: gedrag dat duidelijk voordeel in tijd of afstand oplevert (bijv. route verkorten via trottoir) of moeilijk constateerbare gedragingen.

10. Tijdens staandhoudingen zullen politie mensen ook moeten duidelijk maken aan de jeugd waarom een specifiek gedrag gevaarlijk is.

11. Sommige vormen van gevaarlijk gedrag vereisen relatief veel aandacht. Deze vormen zijn: vlak voor een auto langs rijden, te snel rijden op een bromfiet en verkeerd voorsorteren.

12. Het verdient aanbeveling om een direct op de jeugdigen gerichte voorlichting via scholen te geven.

13. Bij het toezicht op jeugdige fietsers en bromfietzers kunnen dienstdoende politie mensen gemotiveerd worden of blijven door de mogelijkheid tot gebruik van de speciale OM-transactie, door informatie over het grote aantal verkeersovertredingen, door het gebruik van de rollentestbank, een dagelijks evaluatiegesprek waarin voorstellen gedaan kunnen worden voor het vervolg van de actie, door het groepsgericht werken en door variatie in het dagelijks werk.

14. Het is beter op enkele soorten gedrag intensief toezicht te houden dan op vele soorten gedrag onvoldoende intensief toezicht.

## 5.2. Toezicht op het gebruik van bromfietshelmen

Als onderdeel van het experimentele toezichtprogramma in de subregio Leiden in het jaar 1990, beschreven in par. 2.5.2, vond ook toezicht plaats op het helmgebruik van bromfietzers. Dit toezicht nam binnen het experiment een aparte plaats in. Het werd niet gecombineerd met het toezicht op alcohol, snelheid of gordelgebruik, maar wel met technische bromfietz-controles.

Mathijssen (1992b) vermeldt enige cijfers die inzicht geven in de verkeersonveiligheid van de bromfietser en het mogelijke belang van correct helmgebruik. In 1990 maakte de bromfietzers 18% uit van alle doden en ernstig gewonden die dat jaar in het Nederlandse verkeer vielen, terwijl zij maar 1% van de totale vervoersprestatie van de Nederlandse bevolking voor hun rekening namen. Bij de bromfietzersslachtoffers gaat het meestal om jonge mensen: bijna 80% was tussen de 15 en de 25 jaar. Uit onderzoek is gebleken dat bromfietzers die op de juiste wijze een goed passende en onbeschadigde helm dragen minimaal 40% minder kans hebben om te overlijden bij een ongeval dan niet-helmdragers.

Het dragen van een bromfietshelm zonder meer is onvoldoende om een goede beschermende werking van de helm te garanderen. Juist het vast

maken van de kinband is van groot belang voor de letselpreventieve werking van de helm bij een ongeval. Onderzoek heeft ook uitgewezen dat ca. de helft van alle bromfietzers te veel speling in de kinband had, en dat ca. 15% de kinband niet vast maakte (Huijbers & Verhoef, 1987). Verder bleek in datzelfde onderzoek dat een deel van de bromfietshelmen beschadigd was of een zwaar bekrast vizier had.

Een doel van het Leidse onderzoek was na te gaan of er veranderingen zouden optreden in het gebruik en de conditie van bromfietshelmen als gevolg van het uitgevoerde toezicht daarop. Daarnaast werd ook gepoogd om inzicht te verkrijgen in de mening van bromfietzers over het dragen van de helm en over de subjectieve pakkans. De fasering van het onderzoek was als volgt:

20-22 maart '90	voormeting (N=524)
2-4, 26-27 april '90	toezicht
17-19, 27-28 september '90	toezicht
23-25 oktober '90	nameting (N=569)

#### *De opzet van het toezicht*

De technische bromfietzcontroles vonden plaats op vijf dagen in april en vijf dagen in september 1990. Op acht van de tien controledagen vonden de controles plaats in de ochtenduren, op de twee resterende dagen in de namiddag. Met de politie was afgesproken dat verbaliserend zou worden opgetreden tegen bromfietzers die geen helm droegen of die hun helm niet goed hadden vastgemaakt. Bromfietzers met licht beschadigde, beplakte of beschilderde helmen, of met een te ruim zittende helm zouden worden gewaarschuwd op het gevaar van een verminderde beschermende werking van de helm. Ernstig beschadigde helmen zouden in beslag worden genomen. Bij de uitgevoerde bromfietzcontroles werden in totaal 192 bromfietzers geverbaliseerd, waarvan 5 wegens het niet dragen van een helm, het niet gesloten hebben van de kinband of het dragen van een ernstig beschadigde helm. De overige 187 processen-verbaal betroffen opgevoerd vermogen, technische gebreken en het niet in orde zijn van de verzekering.

#### *De opzet van het onderzoek*

Een voormeting vond plaats in de periode 20-22 maart 1990, een nameting zeven maanden later, in de periode 23-25 oktober 1990. De meetmethode was identiek aan die bij eerder SWOV-onderzoek (Huybers & Verhoef, 1987) over het gebruik van fietshelmen. Op kruispunten met een verkeerslichtenregeling werd tijdens de rood-fase aan wachtende bromfietzers gevraagd of zij aan het onderzoek wilden meewerken. Bij een bevestigend antwoord werden zij uit het verkeer gehaald om op een veilige plaats geïnterviewd te worden.

#### *Resultaten*

Tabel 36 geeft de belangrijkste resultaten wat betreft de ontwikkeling in het gebruik van de bromfietshelm in de Leidse subregio.

We kunnen uit Tabel 36 het volgende opmaken. Gemiddeld over beide metingen had één kwart van alle bromfietzers in Leiden en omgeving de kinband niet vastgemaakt; minder dan één kwart van de bromfietzers droeg een helm die op de juiste wijze was vastgemaakt, in een redelijk goede conditie was en ook nog goed paste. De belangrijkste ontwikkelingen in het helmgebruik tussen voor- en nameting waren:

Meting	N	helm op	+kinband gesloten	+geen speling	+goede conditie	+goede pasvorm
voor	524	98%	72%	43%	24%	23%
na	569	99%	77%	53%	28%	24%
Totaal		98%	75%	48%	26%	23%

Tabel 36. Resultaten onderzoek naar toezicht op het gebruik van bromfietshelmen in de Leidse subregio (Bron: Mathijssen, 1992b).

- het percentage bromfietzers met een vastgemaakte kinband nam toe van 72% tot 77%, een verandering die net niet statistisch significant is;
- het percentage bromfietzers dat een helm droeg, bleef onveranderd hoog: 98% bij de voormeting en 99% bij de nameting.

### 5.3. Brom- en snorfietsprojecten

#### 5.3.1. Het Amsterdamse brom- en snorfietsproject 1991-1993

De Dienst Verkeerspolitie Amsterdam is in augustus 1991 begonnen met een brom- en snorfietsproject. De hoofddoelstelling van dit project was het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers onder de brom- en snorfietzers.

Er was alle aanleiding tot een dergelijk project. In de eerste helft van 1989 vonden in Amsterdam 27 ongevallen plaats met brom- en snorfietzen, waarvan 16 met letsel. In de eerste helft van 1990 was het aantal ongevallen opgelopen tot 99, waarvan 51 met letsel. Een explosieve stijging van 365%! In Amsterdam waren de berijders van deze snorfietzen meestal jongeren in de leeftijd van 16 tot 20 jaar.

Nader onderzoek wees uit dat van de gecontroleerde bromfietzen 71% was opgevoerd en van de snorfietzen 93%. Snorfietzen mogen wettelijk niet harder rijden dan 25 km/uur; bromfietzen mogen 30 km/uur binnen de bebouwde kom en 40 km/uur buiten de bebouwde kom. Maar de opgevoerde brom- en snorfietzen behaalden maar liefst snelheden tussen 50 en 90 km/uur, met uitschieters tot boven de 100 km/uur. Zeker de snorfiet is niet gebouwd voor deze hoge snelheden. De snorfiet was immers oorspronkelijk ontworpen als voertuig voor oudere mensen of mensen met een handicap. Sinds midden jaren tachtig heeft de snorfiet een flitsend uiterlijk verkregen en is dit voertuig ook populair geworden bij de jeugd. Een van de redenen voor de populariteit van de snorfiet onder de jeugd is dat er op de snorfiet zonder helm op gereden mag worden. Ook speelt mee dat de verzekeringspremie voor snorfietzen lager is dan voor bromfietzen. De berijders van brom- en snorfietzen zijn geneigd om weinig onderscheid te maken tussen de wettelijke bepalingen voor deze twee voertuigen: snorfietzers rijden regelmatig net zo snel als bromfietzers en bromfietzers rijden ook regelmatig zonder helm op.

Een verhaal apart vormden de Amsterdamse bromfietskoeriers, de shoarma- en pizzakoeriers die op opgevoerde bromfietzen verschillende verkeersregels overtreden om toch maar zo snel mogelijk hun bestelling af te leveren. Deze bromfietskoeriers hadden met hun riskante en sensationele rijgedrag een ongunstige voorbeeldwerking op de gewone brom- en snorfietzers die dit gedrag imiteerden.

Verskillende factoren (hoge rij snelheden, zonder helm rijden, roekeloos rijden, de kwetsbaarheid van de berijder bij een ongeval) bepalen samen het verhoogde risico voor de brom- en snorfietsers in Amsterdam. De probleemanalyse leidde tot het formuleren van een aantal subdoelstellingen:

- verbetering van het rijgedrag van brom- en snorfietsers;
- verbetering van het helmgebruik bij bromfietsers;
- verkeerseducatie op scholen;
- betere zichtbaarheid van goedkeur- en framenummers;
- tegengaan van de verkoop van opvoersetjes voor brom- en snorfietsen;
- aanscherping van de richtlijnen van het OM voor demontagegrenzen van niet toegestane brom- en snorfietsonderdelen.

#### *Projectactiviteiten*

De projectgroep heeft een scala van activiteiten ondernomen om de zojuist weergegeven subdoelstellingen te realiseren, o.a. toezicht- en educatieactiviteiten.

Het educatieve deel van het project werd als volgt opgezet. Op 50 scholen in Amsterdam (variërend van LBO tot Atheneum) werden scholieren in discussievorm gewezen op de mogelijke gevaren en consequenties van het opvoeren van brom- of snorfietsen. Veel aandacht werd daarbij gegeven aan het leed en immateriële schade. Tevens werd er gewezen op de mogelijke financiële, civielrechtelijke en verzekeringstechnische gevolgen. In 1992 werden ongeveer 4000 leerlingen op deze wijze benaderd.

#### *De opzet van het toezicht*

In de maanden november en december 1991 werd intensief, onopvallend toezicht gehouden met een speciaal hiervoor aangeschafte onopvallende dienstmotorfiets. Bij het onopvallend volgen van stadskoeriers bleek dat zij in gemiddeld 15 tot 20 minuten tussen de 8 en 17 verkeersovertredingen pleegden. Zij reden regelmatig door rood licht, met hoge snelheid over kruisingen, in verboden richting, over de trottoirs, voetweggebieden, door geslotenverklaringen enz. De motorrijder die in burger gekleed de koerier volgde, sprak de overtredingen in op een cassettebandje; zodra het mogelijk was werd de koerier door een geüniformeerde collega-motorrijder staande gehouden.

Vervolgens werd de technische staat van het voertuig aan het bureau onderzocht, en werden de vergunningsbewijzen voor het mobilfoongebruik nagekeken. Diverse koeriersbedrijven bleken voor 20 bromfietsen plus mobilfoon slechts tien vergunningen te hebben. De bedrijven in kwestie werden door de Radio Controle Dienst aangeschreven en geverbaliseerd. De koeriersbedrijven werden tevens op hun verantwoordelijkheid gewezen met betrekking tot het onverantwoorde rijgedrag van hun bromfietskoeriers. Na een gepleegde overtreding van een koerier werd de directeur van het koeriersbedrijf aan het politiebureau ontboden en na een gesprek of een verhoor, werd het voertuig aan de directeur teruggegeven met de restrictie dat bij herhaling van deze vorm van overtredingen het voertuig in beslaggenomen zou worden. Van te voren waren er met het OM en de Kantonrechter afspraken gemaakt over de teruggave van de bromfietsen. In januari 1992 werd een speciale zitting van het Kantongerecht te Amsterdam gehouden waarvoor de verkeersofficier en de kantonrechter zich speciaal beschikbaar hadden gesteld. Tijdens deze zitting moesten diverse stadskoeriers en hun opdrachtgevers zich verantwoorden voor het gevaarlijke rijgedrag van de koeriers. Tijdens deze zitting werd de videofilm 'Zoiets overkomt jou natuurlijk niet' vertoond die de mogelijke conse-

quenties van onverantwoord rijgedrag op brom- of snorfiets realistisch weergeeft. De koeriers en hun werkgevers werden uiteindelijk veroordeeld tot forse geldboetes.

Na enkele maanden intensief controleren houdt de projectgroep nu tweemaal per week een gecoördineerde bromfietscontrole in samenwerking met de wijkteams.

#### *Resultaten*

Na drie maanden intensief controleren was de rijdiscipline bij de koeriers tot op zekere hoogte weer teruggekeerd en houdt deze doelgroep zich weer redelijk aan de verkeersregels. Diverse koerierbedrijven gingen na de controleperiode over tot de aanschaf van fietsen in plaats van bromfietsen. Vrijwel alle koeriersbedrijven lieten het vermogen van de bromfietsen verminderen. De diverse projectactiviteiten hebben volgens een opgave van de Amsterdamse politie in concreto geresulteerd in:

- 30% verbetering van 'gele plaat' gebruik bij type Honda Vision
- 33% verbetering van helmgebruik bij type Honda Vision
- 24% verbetering van brom- en snorfietsvermogen
- 41% verbetering van helmgedrag bij alle bromfietsbestuurders
- 20% vermindering gebruik snorfiets door jongeren
- 20% verhoging gebruik van de bromfiets door jongeren.

Het effect van de verkeerseducatie op scholen werd nagegaan via een schriftelijke enquête die tweemaal werd afgenomen. Bij de nameting bleek dat 20% van de leerlingen, naar eigen zeggen, hun rijgedrag te hebben aangepast: de leerlingen rapporteerden minder door rood licht rijden, minder hoge rijnsnelheden, een beter helmgebruik en een reductie van het oververmogen. Deze enquêteresultaten werden door latere bromfietscontroles bevestigd.

#### *5.3.2. Het Deventerse brom- en snorfietsproject*

Bij verkeerscontroles in Deventer was gebleken dat 75% van de gecontroleerde snorfietsen een te hoog vermogen had. De opgevoerde snorfietsen bleken vaak een snelheid van 45 km/uur te kunnen halen. Verdere problemen die werden gesignaleerd waren dat bromfietsen steeds vaker ten onrechte werden voorzien van een oranje plaat en dat bestuurders van snorfietsen door hun rijgedrag overlast bezorgden in de binnenstand en in winkelcentra.

Dit was aanleiding om een project op te zetten met de volgende doelstelling: het met 25% terugbrengen van de snorfietsen met een te hoog vermogen binnen de gemeente Deventer. In tweede instantie werd besloten om ook de categorie bromfietsbestuurders in het project te betrekken.

#### *De opzet van het project*

Het project vond plaats in de periode 6 april 27 juni 1992. In het kader van het project werden 9 diensten gedraaid van elk 8 manuren. Het gehele project heeft de politie Deventer 516 manuren gekost, waarvan 412 voor het draaien van de diensten en het uitvoeren controles en 104 uren voor het invoeren van de gegevens in het Multipolsysteem. Daarnaast werd door de Rijkspolitie 56 manuren aan dit project besteed in de vorm van motorrijders en gecombineerde controles.

Tijdens de gehele projectperiode werden in totaal 323 bromfietsen en 126 snorfietsen gecontroleerd. In totaal werd tegen 95 bromfietsbestuurders (29% van alle gecontroleerden) een proces-verbaal opgemaakt, waarvan

54 keer voor een te hoog vermogen, 11 keer voor het niet dragen van een helm en 10 keer voor het overschrijden van het wettelijk toegestane geluidniveau van 102 DB. Verder werd er tegen 49 snorfietsbestuurders (39% van alle gecontroleerden) een proces-verbaal opgemaakt, waarvan 47 maal voor een te hoog vermogen.

Na elke projectcontroledag werd met de direct betrokken projectleden geëvalueerd.

Tijdens het project bleek dat motorrijders voor het opsporen en staande houden van de snor- en bromfietsen onmisbaar waren. Om aan voldoende motorrijders te komen, moest de Deventer politie een beroep doen op de Rijkspolitie van naburige districten Apeldoorn en Zwolle.

#### *Resultaten*

Het bleek dat op diverse scholen in de gemeente Deventer het project het gesprek van de dag was, met name op dagen tijdens welke gecontroleerd werd. Verschillende snorfiets- en bromfietsbestuurders durfden met hun voertuigen niet meer op de weg te komen. In de fietsenstallingen van scholen werd druk gesleuteld om de snor- en bromfietsen weer in de originele staat te krijgen. Tevens werd bekend dat verscheidene jeugdige personen hun snorfietsen probeerden te verkopen ten einde toch maar een bromfiets aan te schaffen. De waarde van de tweedehand snorfietsen bleek echter aanzienlijk gedaald te zijn. Twee plaatselijke toonaangevende handelaren in snor- en bromfietsen verklaarden onafhankelijk van elkaar dat de handel in nieuwe snorfietsen bij de jeugd met ruim 50% was gedaald. Er was verder een duidelijke verschuiving te zien in de verkoop van snorfietsen naar bromfietsen.

De Afdeling Verkeer vergeleek de ongevallengegevens over de projectperiode april-juni 1992 met die over dezelfde periode in het voorgaande jaar 1991. Daarbij bleek dat er in de projectperiode 25% minder aanrijdingen hadden plaatsgevonden waarbij snorfietsen of bromfietsen betrokken waren dan in de periode in het voorgaande jaar.

#### *5.3.3. Het Enschedese brom- en snorfietsproject 1993*

Mede geïnspireerd door een te Amsterdam gehouden symposium met als thema 'Brommend snorren', werd begin december 1992 in Enschede door de afdeling Verkeersongevallen/motorbrigade een werkgroep opgezet voor een bromsnorfietsproject. De volgende hoofddoelstelling werd voor het project geformuleerd: het bewerkstelligen van bewustwording bij jeugdige verkeersdeelnemers om veilig aan het verkeer te willen deelnemen alsmede bewustwording van mensen in de directe omgeving van de betrokkene. Daarnaast was een subdoelstelling om de contacten tussen politie en jeugd te verbeteren.

#### *De opzet van het project*

De werkgroep meende dat enkel handhaving niet zou werken. Daarom werd besloten tot een project met een sterk accent op voorlichting en educatie.

De aangeboden voorlichting bestond uit 45 minuten binnenles en 45 minuten buitenles. Het programma van de binnenles bestond uit een theoretische les aan de hand van overhead sheets, het tonen van de videofilm 'Zoiets overkomt jou natuurlijk niet', uitreiken van een lesboekje, en het



beantwoorden van 14 vragen die gezamenlijk werden nagekeken. De buitens bestond uit het controleren van de brom- en snorfietsen op de roltestbank, het controleren van hemet de aangeschafte decibelmeter, het controleren van fietsen door leerlingen zelf onder toezicht van een politiefunctionaris, informatie geven over het beroep politie en de werkzaamheden van een politiemotorrijder.

Per lesmorgen werden 4 à 5 personeelsleden ingezet. Deze inzet bestond uit ca. 4 personen van de motorbrigade, 1 medewerker van de technische dienst en soms de wijkagent.

Op de bezochte scholen werden ca. 1100 leerlingen direct bereikt (tijdens de lesuren) en 600 à 800 leerlingen indirect (via pauzes en tussenuren). In totaal werden er ca. 125 bromfietsers gecontroleerd. Ongeveer 30% hiervan vertoonde technische gebreken. Bij fietsers bedroeg dit percentage ca. 25%.

In totaal werden er aan het project 368 uren besteed, waarvan 80 uren (22%) werd besteed aan het 240 uren (65%) werd besteed aan het lesgeven op scholen en extra geplande controles voor de handhaving.

#### 5.4. De actie 'Veilig op de fiets' in Amsterdam

##### 5.4.1. Algemeen

Volgens het projectplan 'Veilig op de fiets' (Gemeentepolitie Amsterdam, 1992) vormen fietsers jaarlijks gemiddeld circa 25% van het totale aantal verkeerslachtoffers in Amsterdam, terwijl zij slechts bij circa 9% van de geregistreerde ongevallen betrokken zijn. Vooral de combinatie van (fout) parkeren van auto's, te veel naar rechts rijden door auto's en onvoldoende naar rechts rijden door fietsers leidde tot ongevallen in Amsterdam. Circa 50% van alle letselongevallen met fietsers op wegvakken had te maken met (fout) geparkeerde auto's. De meeste letselongevallen (circa 60% van het totale aantal) gebeurden op kruispunten. Op hoofdroutes waarbij de kruispunten veelal met verkeerslichten waren geregeld, vormden rechts- en linksafslaan en door rood licht rijden van fietsers en automobilisten belangrijke ongevallenoorzaken.

De Dienst Verkeerspolitie van de Gemeentepolitie Amsterdam nam in 1992 het initiatief tot een campagne voor de verbetering van de veiligheid van fietsers in Amsterdam. De Dienst Verkeerspolitie heeft een ondersteunende functie naar de wijkteams toe en neemt vanuit die functie initiatieven tot de opzet van korpsbrede projecten. Deze projecten sluiten dan zoveel mogelijk aan bij de speerpunten genoemd in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Financieel ondersteund door subsidies van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en van het Platform Verkeersveiligheid Amsterdam, en inhoudelijk begeleid door de SWOV, ging de campagne in het najaar 1992 van start onder de slogan 'Veilig op de fiets'.

##### *De organisatie van het project*

Voor de eerste fase van het project 'Veilig op de fiets' werd een kleine groep mensen - hoofdagenten - uit het normale dienstverband gehaald en gedetacheerd onder de projectleider. Deze groep werkte full-time aan de opzet van het project. De taken van het projectteam waren: de planning van alle onderdelen van de campagne, het leggen van contacten met en het geven van instructies aan alle uitvoerenden van de campagne, het motiveren van de uitvoerders, het verwerken en evalueren van de gege-

vens, en het verzorgen van de voorlichting en publiciteit. De projectgroep stelde een rooster op van te houden controle-acties en benaderde de wijkteams schriftelijk. tevens werden de wijkteams voorzien van voorlichtingsmateriaal over de actie.

Voor een deel werd uitvoering gegeven aan het project door het uitvoerend personeel van de Dienst Verkeerspolitie. In dat geval werd het gezag over het uitvoerende personeel gedeeld door de projectleiding en de leiding van de organisatorische eenheid waartoe de uitvoerenden behoren.

Voor een belangrijk deel werd ook meegewerkt aan de uitvoering van het project door personeel van de wijkteams/districten. De projectleiding probeerde door afspraken met de leiding van de functionele eenheden voldoende uitvoerenden uit die eenheden te werven voor het verrichten van controles. Pröpper en Eversdijk spreken van een zgn. 'overleg- of coördinatiestructuur'.

#### *De opzet van de campagne*

De campagne 'Veilig op de fiets' werd gekenmerkt door een geïntegreerde aanpak. Geïntegreerd in de zin dat zowel het gedrag van het snelverkeer als dat van de fietsers in ogenschouw werd genomen, en tevens in de zin dat er gebruik werd gemaakt van diverse gedragsbeïnvloedingsmethoden en -instrumenten. Die instrumenten waren voorlichting, gericht politietoezicht, alternatieve straf bij overtredingen en infrastructurele maatregelen.

De boodschap van de campagne kan als volgt beschreven worden: 'De politie zal zich zoveel mogelijk, binnen haar taken, en bevoegdheden, opstellen als vriend van de fietser, maar verwacht daarvoor als tegenprestatie dat fietsers zich aan belangrijke verkeersregels zullen houden.' Deze boodschap omvat in feite het idee van een 'ruil' tussen de toezichthouder en de fietser. Het innoverende karakter van de Amsterdamse campagne is gelegen in de poging om in de praktijk gestalte te geven aan dit idee. De verschillende beïnvloedingsinstrumenten stonden ten dienste van het expliciteren van de boodschap en het idee van de ruil.

In concreto gaf de politie inhoud aan haar bijdrage in de 'ruil' door intensief te controleren op voor fietsers hinderlijke en gevaarlijke overtredingen van het snelverkeer (parkeren op fietsstroken, door rood licht rijden door automobilisten), en door infrastructurele verbeteringen aan te laten brengen op belangrijke fietsroutes door Amsterdam (bijv. een verbeterde afstemming van VRI's: verkeersregelinstallaties). Infrastructurele wijzigingen bleken in de praktijk slechts in beperkte mate realiseerbaar.

De gehele evaluatie besloeg verschillende deelonderzoeken:

1. Een onderzoek naar de effecten van de campagne op feitelijk gedrag van verkeersdeelnemers (effectevaluatie), uitgevoerd in opdracht en onder begeleiding van HW-V. In voor- en nastudies is door de Werkgroep Veiligheid, R.U. Leiden gerapporteerd over roodlichtnegatie, en door Bureau Goudappel Coffeng over foutparkeren.
2. Een onderzoek naar de motivatie van politie-ambtenaren uit verschillende lagen van de politie-organisatie t.a.v. verkeersveiligheid en het voeren van een verkeerscampagne (motivatie-onderzoek), uitgevoerd in opdracht en onder begeleiding van AVV. Over het motivatie-onderzoek is gerapporteerd door de Vakgroep Politicologie en Bestuurskunde, V.U. Amsterdam.
3. Een onderzoek naar het verloop van de campagne ('monitoring onderzoek'), uitgevoerd in eigen beheer door de Dienst Verkeerspolitie Amster-

dam, waarbij de SWOV adviserend optrad. Een deel van het monitoring onderzoek betrof een enquête onder staande gehouden overtreeders. Goldenbeld en Twisk (1993) rapporteren over deze onderzoeken. Een samenvattend eindrapport waarin alle aspecten van de actie worden behandeld, is geschreven door Twisk (1993).

In deze paragraaf beschrijven we de opzet en resultaten van de campagne zoals weergegeven in Goldenbeld en Twisk (1993) en Twisk (1993). In par. 5.4.2 wordt nader ingegaan op de resultaten van het motivatie-onderzoek van Pröpper en Eversdijk (1993).

#### *Het uitgevoerde toezicht*

In totaal werden tijdens het eerste gedeelte van de campagne 54 verkeerscontroles verricht op 20 kruisingen, waarvan 43 in de ochtendspits en 11 in de avondspits. Daarnaast werd in deze periode ook intensief gecontroleerd op auto's die dubbel geparkeerd stonden op fietspaden of -stroken. Deze auto's werden weggesleept en de automobilisten geverbaliseerd. Vanwege praktische problemen kon deze groep overtreeders niet opgenomen worden in de onderzoekpopulatie.

Als gevolg van de verkeerscontroles op de kruispunten zijn 1691 processen-verbaal opgemaakt. Van deze 1691 geverbaliseerde overtreeders ontvingen 959 personen een korte schriftelijke enquête. In totaal hebben 416 personen, voor het merendeel geverbaliseerde fietsers, de vragenlijst geretourneerd: de response is dus 43%. Wanneer in het vervolg van de samenvatting gesproken wordt over 'respondenten' of 'overtreders' dient men zich te realiseren dat deze groep grotendeels uit geverbaliseerde fietsers bestaat.

In het geheel zijn door de Gemeentepolitie Amsterdam 560 personen ingezet om het toezicht op door rood licht rijden en verlichting uit te voeren. Het aantal ingezette uren voor dit toezicht bedraagt 1109,8. Voor het toezicht en de maatregelen in het kader van dubbel parkeren (verbaliseren en wegslepen) zijn in totaal 3322,80 uren ingezet. Het onderzoek was als volgt gefaseerd:

Voormeting	september '92
Campagne, intensieve fase	oktober '92-februari '93
Nameting	februari '93

#### *Resultaten waardering campagne van overtreeders*

Bij een vragenlijstonderzoek onder 416 staandegehouden overtreeders (waarvan 395 fietsers!), werden de volgende resultaten gevonden:

- De actie 'Veilig op de fiets' werd door tweederde deel van de aangehouden respondenten als positief beoordeeld en door een kwart van de respondenten als negatief.
- Van de 269 respondenten met een positief oordeel over de campagne had 31% kritische kanttekeningen op uiteenlopende punten (actie te eenzijdig, boete te hoog, actie zou structureel moeten zijn, de aanpak is pietluttig etc.), vond 10% dat de politie meer aandacht zou moeten besteden aan het gedrag van automobilisten en vond 8% dat de politie meer zou moeten aan de bestrijding van fietsendiefstal en (fiets)vandalisme.
- Van de 111 respondenten met een negatief oordeel over de campagne, meende 65% dat andere zaken belangrijker zijn dan de actie, meende 18% dat de actie geen enkel effect zal hebben en gaf 17% een negatief oordeel zonder verdere toelichting.

### *Waar hangt de waardering mee samen?*

Zowel voor mannelijke als vrouwelijke respondenten gold dat de waardering voor de campagne in belangrijke mate wordt bepaald door de mening die men heeft over de risico-ernst van de overtreding waarvoor men is aangehouden. Respondenten die de overtreding voor hun eigen veiligheid niet als ernstig beschouwen, hadden vaker een negatief oordeel over de campagne dan respondenten die de overtreding wel als ernstig, of als beetje ernstig beschouwen of die geen mening hierover hebben.

Vrouwelijke respondenten dachten positiever over de actie dan mannelijke respondenten. Mannelijke respondenten zagen hun eigen overtreding ook als minder ernstig dan vrouwelijke respondenten. Verdere sekseverschillen zijn dat meer mannelijke dan vrouwelijke respondenten menen dat aan automobilisten te veel vrijheid en te veel bescherming wordt toegekend en dat aan fietsers te weinig vrijheid wordt toegekend.

De campagne werd positiever beoordeeld door respondenten die werden staandegehouden wegens het rijden zonder verlichting dan door personen die zijn staandegehouden wegens het negeren van rood licht.

### *Resultaten overtredingen*

De voormeting toonde aan dat fietsers in grote aantallen door rood licht rijden. Per uur rijden per VRI gemiddeld 129 fietsers door rood; 27% van het totale aantal passerende fietsers wacht niet voor rood. Naarmate het drukker is, wordt het rode licht vaker genegeerd. Bij de nameting werden minder door rood-rijdende fietsers aangetroffen dan bij de voormeting (reductie 29%). Bij de nameting was de fietsintensiteit echter ook aanzienlijk lager dan bij de voormeting. Als roodlichtnegatie wordt uitgedrukt als aandeel van het totale aantal aanwezige fietsers blijkt er geen sprake te zijn van een daling in de roodlichtnegatie.

Bij de voormeting werd gevonden dat auto's redelijk vaak door rood licht rijden. Gemiddeld reden zo'n 20 auto's per uur per VRI door rood. Bij de nameting werd gevonden dat het absolute aantal door-rood-licht-rijders is gereduceerd met 24%. Deze afname is statistisch significant en kan niet teruggevoerd worden op een vermindering in de auto-intensiteit: deze was bij de nameting slechts een fractie lager dan bij de voormeting.

In de hiernavolgende subparagraaf wordt apart aandacht besteed aan een onderzoek naar de motivatie bij politiefunctionarissen om mee te werken aan het project 'Veilig op de fiets'.

#### 5.4.2. *Organisatie en motivatie*

Hoe gemotiveerd was het politiepersoneel van verschillende niveaus van de Amsterdamse politie-organisatie om mee te werken aan de campagne? En welke individuele en organisatorische factoren speelden een rol bij deze motivatie. Deze vragen werden via een interview studie onderzocht door Pröpper en Eversdijk (1993).

#### *Opzet onderzoek*

De interviewstudie vond plaats onder politiefunctionarissen bij de Dienst Verkeerspolitie en de Uniformdienst (districten/wijkteams). Ter voorbereiding op de interview studie werd eerst nagegaan hoe het project 'Veilig op de fiets' was ontwikkeld, opgezet en uitgevoerd, en hoe het project en de Dienst Verkeerspolitie organisatorisch waren ingebed in het Amsterdamse politiekorps. Dit gebeurde aan de hand van de bestudering van schriftelijke stukken en van interviews met leden uit de projectgroep en uit het

hoger kader van de Dienst Verkeerspolitie

De organisatie van de Amsterdamse politie kent vier hiërarchische niveaus: (a) strategisch niveau (korpsleiding) (b) algemeen niveau (districten/diensten) (c) functioneel niveau (wijktemas/bureaus) en (d) operationeel niveau (uitvoerend personeel).

Bij de Uniformdienst werd op drie niveaus met politiemensen gesproken, namelijk op algemeen, op functioneel en op operationeel niveau. Op algemeen niveau werden vier van de acht districtchefs geïnterviewd. Op functioneel niveau werden gesprekken gevoerd met zeven van de vierentwintig wijkteamchefs en vier van de vierentwintig coördinatoren operationeel proces. Op operationeel niveau werden zes brigadiers en twaalf (hoofd)agenten geïnterviewd.

Het onderzoek was retrospectief in de zin dat achteraf na het verloop van de campagne wordt teruggekeken op de motivatie om mee te werken aan de campagne en de manier waarop deze motivatie is veranderd. Hoewel de resultaten door de beperkte omvang van de groep respondenten strict genomen niet gegeneraliseerd kunnen worden, lijken ze toch een goed beeld te geven van belangrijke processen, meningen en houdingen tijdens het verloop van de gehele campagne.

Bij de Dienst Verkeerspolitie werd gesproken met dertien respondenten op operationeel niveau, twee brigadiers en elf hoofdagenten.

Bij de interviews werd gebruik gemaakt van een gestructureerde vragenlijst met open en enkele gesloten vragen. In het eerste deel van het interview werd in het algemeen nagegaan wat de meningen en houdingen van de respondent waren over de organisatie van het korps, het verkeersveiligheidsbeleid, de organisatie van het verkeersveiligheidsbeleid, het projectmatig werken, en over het doel en de inhoud van het project 'Veilig op de fiets'. In het tweede deel van het interview werd meer specifiek nagegaan of de factoren die in het eerste deel aan de orde kwamen (o.a. projectmatig werken, mening over doel campagne etc.) bepalend waren geweest voor het wel of niet deelnemen aan het project 'Veilig op de fiets'.

De centrale variabele in het onderzoek 'de motivatie om mee te werken aan de campagne' werd bepaald aan de hand van vijf indicatoren. Hoe meer het meewerken aan de campagne als 1. reguliere taak, als 2. uitdaging, als 3. verplichting, als 4. zinvol en als 5. een persoonlijke verantwoordelijkheid wordt ervaren, des te hoger de motivatie werd ingeschat.

#### *De motivatie bij de Uniformdienst*

Geen van de vier ondervraagde districtchefs was sterk gemotiveerd voor *verkeersveiligheidstaken*. Geen van deze chefs beschouwde de verkeersveiligheidstaak, in vergelijking met andere politietaken, als een reguliere taak of als een verplichting. Verder werd ook duidelijk dat deze districtchefs door de korpsleiding amper of niet werden aangesproken op verkeersveiligheidstaken.

De wijkteamchefs en coördinatoren operationeel proces bleken zwak tot gemiddeld gemotiveerd. Deze wijkteamchefs en coördinatoren beschouwden de uitvoering van verkeersveiligheidstaken t.o.v. andere politietaken, noch als een reguliere taak noch als een verplichting. De wijkteamchefs en de coördinatoren die in het verleden bij de Dienst Verkeerspolitie hadden gewerkt, beschouwden verkeersveiligheidstaken wel als een uitdaging, en vaak ook als een morele verplichting.

Op het uitvoerende niveau waren er grote onderlinge verschillen in de motivatie om verkeersveiligheidstaken uit te voeren: de brigadiers en

(hoofd)agenten waren variërend zwak, gemiddeld of sterk gemotiveerd om dit te doen. Geen van de uitvoerende brigadiers en agenten zag de uitvoering van verkeersveiligheidsstaken als een verplichting. Er werd opgemerkt dat er vanuit de wijkteamleiding weinig sturing was op het gebied van verkeersstaken.

Er werd ook nagegaan in hoeverre *de doelstellingen* van het project bijdroegen aan de motivatie tot deelname. Voor het project werd een interne en een externe doelstelling geformuleerd. De externe doelstelling was kortweg het verbeteren van de veiligheid van de fietser. De interne doelstelling was: het motiveren van politiepersoneel ten behoeve van een effectieve handhaving van voor de veiligheid belangrijke verkeersregels. Bij het merendeel van de respondenten van de wijkteamschefs en coördinatoren operationeel proces werkte deze doelstelling eerder averechts op de motivatie. Volgens deze respondenten slaat deze doelstelling de plank mis, omdat er bij de wijkteams voldoende besef is van de verkeersonveiligheid van de fietser. Het effect van de interne doelstelling op de motivatie bij de uitvoerenden (brigadiers en (hoofd)agenten) was gering, zowel in positieve zin als in negatieve zin.

Enkele organisatorische factoren hadden een sterke invloed op de motivatie tot deelname aan de campagne. De ondervraagde districtchefs verklaarden dat de *taakverdeling* voor het project een negatieve werking op de motivatie heeft gehad. Volgens de chefs dienden de wijkteams meer bij de ontwikkeling van het project te worden betrokken. De taakverdeling binnen het project had op vier wijkteamchefs en vier coördinatoren operationeel proces een sterk negatief effect op de motivatie om deel te nemen aan het project. Bij veel respondenten was het idee gewekt dat de Dienst Verkeerspolitie ondersteuning *vroeg* van de wijkteams, terwijl de functie van deze dienst juist het *geven* van ondersteuning zou (moeten) zijn. Vrijwel alle wijkteamchefs en coördinatoren operationeel proces waren van mening dat fietsprobleem weliswaar projectmatig moest worden aangepakt, maar dat de lengte van het project te kort was. Met name bij de coördinatoren operationeel proces had het tijdelijke karakter van de campagne een sterk negatief effect op de motivatie tot deelname aan de campagne.

De algemene conclusie ten aanzien van het *projectmatige werken* was: 'Voor het merendeel van de respondenten heeft de projectmatige aanpak geen invloed of een negatief effect op hun motivatie deel te nemen aan de campagne. Met name de keuze van het controlemoment door de Dienst Verkeerspolitie, de taakverdeling (te weinig betrokkenheid wijkteams bij ontwikkeling project) en de beperkte tijdsduur van het project worden als factoren genoemd die een negatief effect hebben op de motivatie' (Pröpper en Eversdijk, 1993, p. 54). De in het citaat aangehaalde keuze van de controletijdstippen door de Dienst Verkeerspolitie verdient wellicht enige toelichting. De projectstructuur tussen de Dienst Verkeerspolitie en de uniformdienst kan worden getypeerd als een overlegstructuur, waarbij het gezag over de uitvoerende politiemensen bij de lijn van de Uniformdienst blijft. Het centraal vaststellen van de controldata door de Dienst Verkeerspolitie spoorde echter niet goed met de gedachte van een overlegstructuur en zorgde voor een negatieve motivatie en voor onvoldoende deelname aan het project.

### *De motivatie bij de Dienst Verkeerspolitie*

Bij de Dienst Verkeerspolitie was het overgrote deel van de respondenten sterk gemotiveerd om mee te werken aan verkeersveiligheidsstaken. Een factor die de motivatie tot deelname aan de campagne negatief beïnvloedde was de planning van de volgorde van activiteiten over tijd. Voor bijna de helft van de respondenten had deze factor een sterk negatief effect op hun motivatie tot deelname. Hierbij werd met name gewezen op het nemen van repressieve maatregelen (toezicht) vóórdat de infrastructurele maatregelen werden gerealiseerd.

Bij de uitvoerenden van deze dienst was er geen sterk verband tussen de *projectmatige aanpak* en de motivatie tot deelname.

Het effect van de *interne en externe doelstelling* op de motivatie was niet bijzonder groot, maar ook niet zwak. Met betrekking tot de interne doelstelling waren de meeste respondenten het eens. Zij stelden dat de Dienst Verkeerspolitie een taak had om de wijkteams te stimuleren meer op het gebied van verkeersveiligheid te doen.

Wat betreft de *taakverdeling* tussen de projectgroep en de uitvoerenden werd over het algemeen gesteld dat de projectgroep zich te autonoom had opgesteld. Een deel van de geïnterviewde motoragenten was van mening dat ze (meer) inspraak zouden moeten hebben over de opzet en de uitvoering van het project. Dit zou dan de betrokkenheid bij het project hebben vergroot. Zeven van de dertien geïnterviewde motoragenten stelden dat de 'onevenwichtige' taakverdeling een negatief effect had op de motivatie voor deelname aan de campagne. Acht van de dertien uitvoerenden van de Dienst Verkeerspolitie stelden dat de doorlooptijd een negatief effect had op hun motivatie.

De algemene conclusies waren dan als volgt. De voorlichting rond het project, de taakverdeling en de tijdelijkheid van het project hadden voor ongeveer één derde een licht positieve en voor twee derde van de respondenten een licht negatieve werking op de motivatie om deel te nemen aan het project. Het merendeel van de betrokkenen meldde dat zij door de projectleiding te weinig bij het project was betrokken en dat de doorlooptijd van het project te kort was.

## **5.5. Samenvatting en aanbevelingen**

De besproken methoden van toezicht in de Hoofdstukken 2 t/m 4 waren alle gericht op één categorie weggebruikers, nl. de automobilisten. De projecten die in dit hoofdstuk zijn beschreven waren geheel of voornamelijk gericht op andere categorieën weggebruikers, vooral fietsers, snorfietsers en bromfietsers. Binnen deze algemene categorie ging de aandacht dan soms uit naar zeer specifieke groepen, zoals jeugdige fietsers en bromfietsers of bromfietskoeriers.

De besproken projecten variëerden nogal in aanpak. Bij alle projecten ging het om een geïntegreerde aanpak, waarbij het toezicht werd gecombineerd met voorlichting en educatie (vaak door de politie zelf), met reparaties aan of inspecties van het voertuig, met infrastructurele verbetering of met juridische maatregelen van het OM. In het uitgevoerde toezicht lag ook meestal een element van sportiviteit besloten. In plaats van een boete kon men bijvoorbeeld een reparatie aan het voertuig laten verrichten; de schooljeugd werd niet massaal door de politie gecontroleerd bij het verlaten van de school en tijdens sommige controles werd alleen gewaarschuwd en niet geverbaliseerd.

Hieronder nemen we puntsgewijs een aantal aanbevelingen nog eens door.

1. De onveiligheidsproblemen die worden veroorzaakt door het gedrag van specifieke groepen weggebruikers (bijv. grote groepen jeugdige fietsers, bromfietskoeriers) verdient een geïntegreerde aanpak, waarbij de politie zelf in sterke mate het voortouw kan nemen wat betreft de analyse van het probleem en het betrekken van relevante actoren bij de oplossing van het probleem.

2. Belangrijk is dat de politie zich van te voren goed op het probleem oriënteert, daarvoor de nodige tijd reserveert en vooroverleg pleegt met andere relevante actoren. Een deel van het probleem met het gevaarlijke rijgedrag van bromfietskoeriers in Amsterdam had bijvoorbeeld te maken met de onverschillige en onverantwoordelijke opstelling van de directeuren van de betrokken bedrijven. Daarom besloot de Amsterdamse politie, na vooroverleg met het OM, om ook deze directeuren eens te aan te spreken op deze opstelling en eventueel tot strafrechtelijke vervolging over te gaan.

3. Het idee dat de politie een ruil aangaat met de weggebruiker, waarbij de politie iets doet voor de weggebruiker en daarvoor ook iets terugverlangt van deze weggebruiker, is zeker aardig. Een dergelijk mooie idee vereist dan wel een goede uitvoering in de praktijk. De politie zal dan eerst ook iets moeten doen voor de weggebruikers en dit ook duidelijk zichtbaar, en pas daarna mag de politie - eventueel onder de lichte dreiging van toezicht - aandringen op veiliger gedrag van de weggebruiker.

In enkele projecten zagen we ook dat de politie voorlichting gaf over veiligheidsaspecten van de bromfiets en de bromfietshelm:

4. De politie heeft via scholen potentiële toegang tot een zeer groot gedeelte van de jeugd. Het is zeker aan te raden dat de politie de nodige tijd stopt in deze meer informele contacten met de doelgroep. Gezien de onevenredig hoge risico's van bromfietsers in het verkeer (vergeleken met andere weggebruikers) is aan te bevelen dat de politie structureel tijd en capaciteit inruimt voor dit probleem.

5. Na probleemanalyse, mondelinge en schriftelijke voorlichting, gesprekken en waarschuwingen zal de dreiging die uitgaat van feitelijk toezicht zeer waarschijnlijk nodig blijven. De intensiteit, fasering, locaties en de strengheid van het toezicht zullen dan nauw afgestemd moeten worden op de aard en de omvang van de plaatselijke onveiligheidsproblematiek.



## 6. Conclusies en aanbevelingen

### 6.1. Algemeen

In dit hoofdstuk maken we in het algemeen de balans op van de mogelijkheden en de beperkingen van het politietoezicht op verkeersovertredingen. In par. 6.2 gaan we in op enkele beperkingen van het in Nederland uitgevoerde onderzoek, en op de vragen over het toezicht die nog onvoldoende duidelijk beantwoord zijn.

In verschillende brochures is de methode van het gerichte verkeerstoezicht voor de politie als voorbeeld gesteld voor efficiënt en goed toezicht. (o.a. de brochures 'Alcohol anders', 'Alcohol en verkeer', 'Snelheidsgedrag op 80 km wegen', 'Ken je limiet 80', 'Toezicht op snelheid 80 km/wegen'). Zoals we in het inleidende hoofdstuk al hebben opgemerkt is gericht verkeerstoezicht volgens ter zake kundigen nog onvoldoende van de grond gekomen binnen de politie-organisatie (o.a. Van der Vijver en Zeven, 1991).

Waarom bestaat er binnen de politie-organisatie nog niet zoveel draagvlak voor gericht verkeerstoezicht? Als belangrijke redenen voor onvoldoende draagvlak worden veelal genoemd de toegenomen aandacht voor andere prioriteiten zoals de criminaliteitsbestrijding en de daarmee samenhangende reorganisatieperikelen. De algemene verwachting is dat de politie in de toekomst zeker niet meer tijd zal kunnen vrijmaken voor toezicht op verkeersgedrag.

Tegen deze achtergrond is een zeer belangrijke vraag hoe het gebruik van bestaande toezichtmethodieken verder geoptimaliseerd kan worden. Optimalisering vereist in ieder geval een goede planning en organisatie. In par. 6.3 besteden we aandacht aan die planning en organisatie, en de rol van de politie daarbij. Meer praktische aanbevelingen ten aanzien van planning en organisatie volgen in par 6.4.

### 6.2. Het Nederlandse onderzoek: antwoorden en vragen

In de verschillende onderzoeken naar het toezicht zijn drie vragen meer of minder expliciet aan de orde gesteld:

1. Met welke toezichtmethodiek wordt een zo groot mogelijk effect op het verkeersgedrag bereikt?
2. Hoe kan met bestaande toezichtmethodieken een effect op gedrag worden bewerkstelligd door een optimaal gebruik van middelen over tijd en ruimte?
3. Hoe kan een eenmaal bereikt effect op het verkeersgedrag zo lang mogelijk worden vastgehouden met zo weinig mogelijk additionele inzet?

Vraag 1 betreft de vergelijking tussen verschillende toezichtmethodieken en keuze voor de meest effectieve toezichtmethode. In het Groningse onderzoek naar toezicht op 80 km/uur-wegen werden bijvoorbeeld de effecten van verschillende methodieken (rijdende surveillance, radarcontrole met staandhouding etc.) met elkaar vergeleken.

De vragen 2 en 3 betreffen vooral de verhoging van de efficiëntie of de doelmatigheid van een bestaande toezichtmethodiek. Vraag 2 naar het optimale gebruik van middelen werd bijvoorbeeld aan de orde gesteld in een experiment met geïntegreerd toezicht op diverse overtredingen in de

Leidse subregio. Recent onderzoek waarbij toezichtniveaus op autosnelwegen afhankelijk werden gesteld van het percentage overtreeders, sluit goed aan bij Vraag 3.

Er bestaat inmiddels wel de nodige kennis over welke effecten van toezicht op verkeersovertredingen verwacht kunnen worden, en over de principes waarop het toezicht gebaseerd dient te zijn. In de eerste plaats staat vast dat de werkzaamheid van een handhavingsmethode in sterke mate afhangt van het type verkeersgedrag dat gehandhaafd moet worden. Regelmatig toezicht op gordelgebruik over een periode van 2 à 3 maanden kan het gordelgebruik met meer dan 20% doen toenemen. De indruk bestaat dat de politie-inspanningen ten behoeve van dit toezicht niet zo groot behoeven te zijn. Bovendien is deze toename dan redelijk stabiel te noemen en is die na een periode van een half jaar na het toezicht nog steeds zichtbaar. Regelmatig toezicht op alcoholgebruik over een langere periode van 2 of 3 maanden, met elk weekend controles op wisselende locaties, kan ertoe leiden dat een relatief hoog niveau van alcoholgebruik (10 à 15% overtreeders) vermindert, en zich bestendigt op een relatief laag niveau (4 à 5% overtreeders). Verdere reducties in het alcoholgebruik vereisen waarschijnlijk een politie-inspanning waarbij minstens 1 op 5 of 6 rijbewijsbezitters gecontroleerd moet worden.

Indien wordt afgezien van geautomatiseerde toezichtssystemen, vereist toezicht op rijnsnelheden een nog grotere politie-inspanning dan rijden onder invloed. Het meeste onderzoek suggereert dat de effecten van dat toezicht erg beperkt in tijd en ruimte zijn.

Bij drie belangrijke speerpunten in het verkeersveiligheidsbeleid, te weten rijden onder invloed, te snel rijden en gordelgebruik, gaat het in feite om sterk uiteenlopende gedragingen, waaraan verschillende soorten gedragskeuzen en gedragsdeterminanten ten grondslag liggen.

De beslissing om op een bepaald moment de gordel wel of niet te dragen is een discrete, eenmalige beslissing, veelal situatie-onafhankelijk en vrijwel kosteloos. Alleen al het wettelijk verplicht stellen van gordelgebruik is voldoende om een grote groep automobilisten over de streep te trekken de gordel te dragen. Bij regelmatig dragen wordt het gordelgebruik tot gewoonte. In tegenstelling tot het gordelgebruik is er bij het snelheidsgedrag sprake van een continu keuzeprocess, waarbij elke keuze sterk situatie-afhankelijk is. Ook het rijden onder invloed is een veel complexer gedrag dan het gordelgebruik. De voornaamste reden hiervoor is dat we bij het rijden onder invloed te maken hebben met een samengesteld probleem, waarvan het drinken een kant vormt en het rijden de andere kant. Het probleem is dat mensen eerst alcoholhoudende drank tot zich nemen en vervolgens na alcoholconsumptie de auto naar huis nemen. Het gaat niet om eenmalige, discrete beslissing ('Zal ik wel of niet eerst drinken en daarna rijden?'), maar om een opeenvolging van beslissingen ('Zal ik naar het feest gaan?', 'Zal ik met de auto ernaar toegaan', 'Zal ik daar drinken', 'Wanneer zal ik stoppen met drinken?', 'Zal ik met de auto teruggaan?').

Welke type verkeersgedrag ook aan de orde is, het centrale principe voor een effectieve werking van het toezicht is de verhoging van de subjectief waargenomen kans op betrapping. Dit kan bereikt worden door:

- de nodige publiciteit rond het toezicht
- een sterke opvallendheid van controles
- een onvoorspelbaar patroon van controles

- controles op tijden en plaatsen waarop de kans groot is om overtreders daadwerkelijk te betrappen
- controles die moeilijk zijn te omzeilen
- het continueren van het toezicht (een lange adem is nodig)

Vraag 2 over het optimale gebruik van middelen over tijd en ruimte veronderstelt dat er een kosten-batenbalans kan worden opgemaakt van het uitgevoerde toezicht. Slechts weinig onderzoekers zijn expliciet ingegaan op de kosten-effectiviteit van de door hen bestudeerde toezichtmethodiek. Wat heeft bijvoorbeeld het uitgevoerde toezicht gekost in termen van materiële en immateriële inzet? Een aantal auteurs vermelden wel overzichten van mensuren en materiële kosten, maar gaan vervolgens niet in op de belangrijke vraag: Is de verhouding tussen kosten-baten van het uitgevoerde toezicht gunstig te noemen?

In zijn algemeenheid laat de bovengenoemde vraag zich ook moeilijk beantwoorden. Daarvoor zijn diverse redenen.

*Ten eerste* is er gedeeltelijk een discrepantie tussen deze vraag en de specifieke vragen van de bestudeerde onderzoekrapporten. Het doel van veel onderzoek is vast te stellen of een verandering in toezicht en voorlichting een effect heeft op regelovertrekend verkeersgedrag. De vraag welke combinatie van middelen, verdeeld over tijd en ruimte, een optimaal veiligheidseffect heeft, is in feite niet de vraag waarvoor het onderzoek is opgezet.

*Ten tweede* worden de beoogde effecten van handhavingcampagnes veelal geformuleerd en vervolgens ook gemeten in termen van een verandering in het aantal regelovertradingen en niet in termen van een verandering in het aantal verkeersongevallen. In hoeverre een vermindering van het aantal regelovertradingen ook weer tot uiting komt in een vermindering van het aantal ongevallen wordt veelal niet vastgesteld.

*Ten derde* is een grondige kosten/batencalculatie van een specifieke handhavingmethode afhankelijk van lange-termijngegevens. Deze gegevens ontbreken vaak. De onderzochte effecten op het verkeersgedrag strekken zich meestal uit over een periode van enkele maanden of in enkele gevallen een jaar.

*Ten vierde* hangt de efficiëntie van een specifieke toezichtmethode ook af van de kenmerken van de uitgangssituatie waarin het toezicht wordt gestart. Politietoezicht vindt altijd plaats in een unieke situatie die uiteenlopende aangrijpingspunten kan bieden voor gedragsbeïnvloeding. Noordzij en Wesemann (1991) benadrukken vooral sociale aspecten van deze uitgangssituatie, namelijk: het aantal mensen dat zich al aan een regel houdt (voorbeeldfunctie), het aantal mensen dat laat blijken dat anderen zich aan een verkeersregel behoren te houden (zending van normen), en het aantal mensen dat openlijk regelovertrading afkeurt (sociale controle). Daarnaast kan ook gedacht worden aan andere kenmerken van de uitgangssituatie, de grootte van het gebied waarover het toezicht wordt uitgeoefend, de demografische samenstelling van de verkeerspopulatie in dat gebied, kenmerken van de plaatselijke infrastructuur etc. Helaas wordt in veel onderzoekrapporten slechts summiere informatie gegeven over de mogelijk relevante kenmerken van de uitgangssituatie.

De derde vraag over hoe het mogelijk is eenmaal bereikte effecten over langere tijd vast te houden met een beperkte inzet van middelen, is zeker nog niet grondig onderzocht. Deze vraag vereist onderzoek op een langere

termijn van minstens 1 jaar. De meeste onderzoeken in dit rapport betreffen echter de evaluatie van relatief kortlopende projecten van enkele maanden of een half jaar. Wat we op dit moment wel weten is dat langetermijneffecten van toezicht pas verwacht kunnen worden als weggebruikers zich het nieuwe en veiliger gedrag 'eigen' maken. Het proces van gewoontevorming is daarbij zeer belangrijk, maar wellicht ook de eerder genoemde processen van voorbeeldwerking, zending van normen en sociale controle. Al deze processen te zamen kunnen ertoe leiden dat de effecten die met het toezicht zijn verkregen worden gecontinueerd.

### 6.3. De organisatie van het toezicht

Het begrip 'handhavingsmethodiek' kan in enge zin worden opgevat als de manier waarop het toezicht op het verkeer door de politiemensen op straat wordt uitgevoerd. In meer brede zin opgevat, verwijst het begrip naar alle activiteiten die nodig zijn voor het opzetten en bijstellen van het toezicht, d.w.z.: analyseren - plannen - realiseren en evalueren.

De discussie over efficiënt toezicht die enkele jaren geleden plaatsvond, spitste zich toe op de methodische aspecten van het toezicht, c.q. de manier waarop verkeerscontroles in de praktijk moeten worden gerealiseerd om gewenste gedragsveranderingen teweeg te brengen (de kwestie van effectiviteit of doeltreffendheid). Inmiddels is op grond van binnenlandse (en buitenlandse ervaringen) de nodige kennis vergaard over hoe controles op straat het meest effectief kunnen worden opgezet.

In de meer recente discussie over het toezicht (zie o.a. Van der Vijver en Zeven, 1991; Politie Verkeersinstituut en Adviescommissie Verkeer van het CPB, 1993) wordt ook ingegaan op de plaats van het toezicht binnen het totale verkeersveiligheidsbeleid en tevens wordt er, naast het uitvoerende aspect van het toezicht, ook veel aandacht besteed aan de andere onderdelen van het handhavingsproces, te weten het analyseren, plannen en evalueren. Het idee begint terrein te winnen dat juist een betere uitwerking van deze onderdelen een optimalisering van het toezicht mogelijk maken. Zowel Delpout (1987) als Mathijssen (1993) stellen bijvoorbeeld vast dat efficiënt toezicht in de eerste plaats planmatig opgezet toezicht is dat past binnen het verkeersbeleid.

Mathijssen (1993) noemt in concreto de volgende randvoorwaarden voor het optimaliseren van de efficiëntie van het toezicht:

- het stellen van prioriteiten op basis van de omvang van problemen en de beschikbaarheid van efficiënte toezichtmethoden;
- het formuleren van doelstellingen voor korte en middellange termijn;
- het opstellen van toezichtprogramma's (jaarprogramma's);
- het regelmatig evalueren van de effecten (voornamelijk op gedrag).

Deze voorwaarden hebben in feite alle betrekking op de planning en de organisatie van het toezicht.

#### *Nogmaals: samenwerking met anderen*

In par. 1.4 is al gewezen op het belang van een geïntegreerde aanpak en van samenwerking met andere actoren op het terrein van verkeer. Vanuit een iets andere invalshoek zullen we daar nu nogmaals onze gedachten over laten gaan.

In de brochure 'Alcoholcontroles anders' wordt ingegaan op het organiseren van projecten toezicht op rijden onder invloed. De punten die daarin genoemd worden zijn ook van belang voor de organisatie van toezichtprojecten in het algemeen. In het driehoeksoverleg tussen politie, gemeente en

justitie zal men afspraken maken over de gezamenlijke inspanningen, en over de omvang van het project (lokaal, intergemeentelijk, regionaal) en over de erbij te betrekken intermediairs. Nadat over de samenwerking van het project een beslissing is genomen, is er binnen het korps een projectteam nodig, waarin bij voorkeur zowel vertegenwoordigers op beleidsniveau als op uitvoerend niveau deelnemen. Dit projectteam stelt vervolgens een projectplan op, begeleidt het project tijdens de uitvoering, en informeert het driehoeksoverleg en het politiepersoneel over het project, en over de evaluatie daarvan.

Bij de planning gaat het om het berekenen van het aantal metingen dat ingezet moet worden. Naast het aantal metingen lijkt het ook belangrijk om in de planning een realistische doelstelling te formuleren omtrent het aantal rijbewijshouders dat men wenst te controleren tijdens de duur van het project. Eén op twintig gecontroleerde rijbewijshouders tijdens de duur van de actie (o.a. gerealiseerd tijdens het toezicht op rijden onder invloed in Den Haag) is in Nederlandse verhoudingen al zeer redelijk te noemen. Bij het controleren van minstens één op tien rijbewijsbezitters kunnen we al spreken van zeer intensief toezicht.

In de brochure wordt de nadruk gelegd op de projectmatige aanpak 'Het is niet de bedoeling om het speciale toezicht bij de normale surveillance onder te brengen. Wil het toezicht effectief zijn, dan is het noodzakelijk om het projectmatig op te zetten' (Alcoholcontroles anders, p. 16). Dit punt is voor verdere discussie vatbaar. Er zijn verschillende korpsen in Nederland die het gerichte toezicht integreren met de surveillancediensten en die daar goede ervaringen mee hebben. De grens tussen het projectmatige werken en het werken in surveillancediensten wordt in deze korpsen niet scherp getrokken.

De algemene principes waarop het toezicht gebaseerd zou moeten zijn (verhoging van de pakkans, onvoorspelbaarheid van de controles, aselechte staandhoudingen, afwisseling van opvallende met onopvallende controles), bieden in de praktijk nog de nodige speelruimte wat betreft de planning van het toezicht. De motivatie van de uitvoerende politiemensen kan versterkt worden door ze onderdelen van de totale planning zelf te laten uitwerken.

De brochure 'Ken je limiet 80' (ROV Gelderland, 1989) geeft een handleiding voor de beïnvloeding van het snelheidsgedrag op 80 km/uur-wegen. In deze brochure wordt een overzicht gegeven van de verschillende activiteiten die nodig zijn voor het uitvoeren van een project gericht verkeerstoezicht op 80 km/uur-wegen en de mogelijke rol van de verschillende instanties bij deze activiteiten (Tabel 37).

Er wordt in de brochure expliciet gesproken over een 'voorbeeld betrokkenheid diverse instanties'. Het voorbeeld is opvallend genoeg om er wat langer bij te blijven stilstaan. In het voorbeeld wordt de voortrekkersrol bij de verschillende projectactiviteiten veelal toegekend aan de verschillende gemeenteafdelingen (bestuur, voorlichting en vooral technische dienst); de politie is wel bij alle fasen van het project actief betrokken, maar heeft enkel bij het opstellen van het toezichtplan een voortrekkersrol. Het feit dat de voortrekkersrol bij de verschillende fasen veel meer wordt gelegd bij de technische dienst van een gemeente dan bij de politie geeft te denken. Kennelijk wordt er in deze brochure impliciet vanuit gegaan dat de deskundigheid en verantwoordelijkheid omtrent de verkeersveiligheid in eerste instantie een taak van de gemeente is, waarbij de politie wel actief betrokken moet zijn, maar veelal niet zelf het initiatief hoeft te nemen. De

Stappen	Bestuur	Tech- nische	Voor- lichting	Politie	Wegbe- heerder	OM	VVN	ROV
1. Inventarisatie		v		a	v/a			a
2. Besluit	v			a	a	a		p
3. Instellen projectorgan.	v							
4. Projectplan		v	a	a	v/a	a	a	p
4.1. Toezichtplan		p		v	p			
4.2. Voorlichtingsplan		a	v	a	a		a	
4.3. Mediaplan		p	v	a				
5. Uitvoering		v	a	a	v/a	a	a	p
6. Evaluatie		v	a	a	a	p	a	p

v = voortrekkersrol; a = actief betrokken; p = passief betrokken.

Tabel 37. *Het opstellen van een project voor gericht verkeerstoezicht op 80 km/uur-wegen: activiteiten en betrokkenheid van diverse instanties (Bron: ROV Gelderland, 1989).*

vraag is of met een dergelijke (impliciete) keuze van de verdeling van taken en verantwoordelijkheden juist een passieve opstelling van de politie ten opzichte van de verkeersveiligheid in de hand wordt gewerkt. Allerlei organisaties rond de politie voeren verkeersveiligheidsbeleid en maken plannen; de politie zelf wordt verder braaf geconsulteerd en mag vooral uitvoering geven aan de plannen.

Als we ervan uitgaan dat handhaving in brede zin een geïntegreerd geheel van activiteiten omvat (analyse, planning, uitvoering en evaluatie), en dat handhaving één van de primaire taken van de politie is, dan zullen de accenten in de organisatie van verkeersveiligheidsprojecten toch deels anders gelegd moeten worden dan in het schema. Aan de politie moet dan zeker ook een voortrekkersrol worden toegekend wat betreft de projectactiviteiten inventarisatie, uitvoering en evaluatie.

In de nieuwe politie-organisatie zullen voorzieningen moeten worden getroffen waardoor kwaliteitszorg en kwaliteitsbewaking wat betreft de verkeershandhaving gegarandeerd kunnen worden. Elk korps zou dan over een team van mensen moeten beschikken die met een kritische blik de ontwikkelingen op het terrein van verkeershandhaving blijven volgen, met het doel om de werkwijze van het korps te verbeteren en te optimaliseren.

#### *Een voorbeeld van mis-organisatie*

Het belang van een goede samenwerking tussen partijen kan niet voldoende benadrukt worden. Bij één van de besproken projecten op het terrein van het rijden onder invloed vond er tijdens het project geen enkele afstemming plaats tussen voorlichtingsactiviteiten, toezichtactiviteiten en evaluatie-activiteiten. De alcoholcontroles werden niet gepland of de planning van deze controles werd niet bekend gemaakt aan de campagnevoerders en de onderzoekers. Bovendien werd bij de controles gewerkt met testapparatuur die een evaluatieve toetsing van de taakstelling (verhogen aantal bestuurders zonder alcohol) bij voorbaat uitsloot.

In het kader van datzelfde project werd ook toezicht op snelheid gehouden. Bij dit toezicht bleek dat waarschijnlijk niet het meest effectieve ge-

bruik was gemaakt van de beschikbare mankracht (perioden van intensief en halfintensief toezicht werden gevolgd door een periode van 8 weken met vrijwel geen toezicht); bovendien constateerden de onderzoekers dat er tijdens het project geen herbezinning plaatsvond over de te volgen controlestrategie naar aanleiding van het niet halen van geplande controles. Wellicht is het een goede zaak om bij de planning van een project ook rekening te houden met herbezinningsmomenten, tijdens welke de projectstrategie aangepast kan worden.

De les die uit dergelijke projecten getrokken kan worden is, dat onderlinge overeenstemming tussen de verschillende partijen een uiterst belangrijke voorwaarde is voor het uitvoeren van een project. Wanneer aan die voorwaarde om wat voor reden dan ook niet kan worden voldaan, moet worden overwogen om het betreffende project uit te stellen, te stoppen of te vervangen door een ander project. De pure wil om iets te doen aan verkeersveiligheid via een project is onvoldoende, als niet van te voren zekerheid bestaat dat de verschillende partijen effectief met elkaar kunnen en willen samenwerken.

#### 6.4. Algemene aanbevelingen

Verschiedende vormen van politietoezicht zijn in de praktijk uitgewerkt en beproefd. Op grond van de ervaringen en kennis die met deze proeven zijn verkregen, kunnen praktische aanbevelingen worden gegeven over de uitvoering van het toezicht. In een aantal brochures worden ook al vele praktische aanbevelingen gegeven ('Alcoholcontroles Anders' (1989); 'Snelheidsgedrag op 80 km/uur-wegen' (1986); 'Ken je limiet 80' (1989); 'Toezicht op snelheid 80 km/uur-wegen'). In de voorgaande hoofdstukken hebben wij op per afzonderlijk verkeersprobleem (rijden onder invloed, snelheidsovertredingen, rijden zonder groedel etc.) een aantal praktische aanbevelingen gegeven voor het uitvoeren van het toezicht. In deze paragraaf geven we een aantal praktische aanbevelingen van meer algemene aard die nuttig kunnen zijn voor elke vorm van toezicht.

Optimaal toezicht vergt een goede voorbereiding waarbij de aandacht zal moeten uitgaan naar:

- samenwerking tussen verschillende actoren op het terrein van verkeer;
- een goede informatie-uitwisseling tussen deze actoren;
- duidelijk geformuleerde doelstellingen;
- het goed inlichten en betrekken van de uitvoerende politiemensen bij alle aspecten van het project.

Voor die voorbereiding zijn een aantal praktische aanbevelingen te geven (zie par. 6.4.1).

Optimaal verkeerstoezicht is onlosmakelijk verbonden met het geven van voorlichting, zowel externe voorlichting aan het grote publiek of aan een specifieke doelgroep als interne voorlichting aan het politiepersoneel dat bij een actie betrokken is. Daarover kunnen een aantal aanbevelingen worden gedaan (zie par. 6.4.2).

Belangrijk is ook dat de politie leert van de opgedane ervaringen met het toezicht. Daartoe dient de evaluatie van het toezichtproject. Ook over de evaluatie geven wij een aantal aanbevelingen (zie par. 6.4.3).

#### 6.4.1. Aanbevelingen voor de voorbereidende fase (analyse en planning)

In Hoofdstuk 1 hebben wij erop gewezen dat verkeersproblemen vaak het gevolg zijn van een complex van factoren (omgevings-, voertuig-, mens-factoren). Daarom is een geïntegreerde aanpak van deze problemen aan te bevelen, d.w.z. een aanpak waarbij verschillende actoren op het terrein van verkeer (politie, gemeente, ROV, VVN, provincie etc.) met elkaar samenwerken en elkaar aanvullen. De voorbereiding van een verkeerstoelichtproject vergt dus ten eerste samenwerking met andere partijen; in gezamenlijk overleg wordt dan gewerkt aan een probleem-analyse en een planning. Bij de planning gaat het behalve om het toezicht zelf ook om de opzet van voorafgaande en begeleidende voorlichtingsactiviteiten. We geven eerste een aantal algemene aanbevelingen voor de voorbereiding. Daarna volgen een aantal specifieke aanbevelingen voor de voorlichting en de evaluatie.

1. Informatie over het opzetten en uitvoeren van verkeerstoelichtprojecten moet beschikbaar zijn voor de gehele politie. Dit kan gerealiseerd worden door een projectenbibliotheek op te zetten.
2. Daar waar onvoldoende kennis aanwezig is om projecten goed en efficiënt uit te voeren, moet m.b.v. gerichte opleidingen in die behoefte worden voorzien.
3. Van belang voor een geïntegreerde aanpak zijn netwerken op lokaal en regionaal niveau. De deelnemers aan een lokaal netwerk zijn veelal afkomstig van gemeente, politie en VVN. Pas als de politie deelneemt aan dergelijke netwerken zal van een geïntegreerde aanpak sprake kunnen zijn.
4. Het overleg dat op grond van artikel 24 BABW plaatsvindt tussen wegbeheerder (Rijk, provincie, gemeente en waterschap) en politie is al een vorm van een netwerk. Dit overleg moet deel uitmaken van de geïntegreerde aanpak.
5. Het formuleren van een duidelijke doelstelling in termen van een verwachte vermindering van ongewenst verkeersgedrag of in termen van een bestending van gewenst gedrag, is belangrijk voor het motiveren van het personeel en voor het evalueren van het project. De geformuleerde doelstelling dient herkenbaar, evalueerbaar en vooral kort en duidelijk te zijn. Pas wanneer de medewerkers de samenhang tussen hun eigen doelen en die van de organisatie zien, kan er sprake zijn van een goed project.
6. Als verwacht wordt dat met het toezicht het bestaande ongewenste gedrag moeilijk nog verder kan worden teruggedrongen, maar dat het toezicht wel kan bijdragen aan het consolideren van het huidige (lage) niveau van het ongewenste gedrag, dan dient dit ook zo te worden aangegeven in de doelstelling. Een te hoog gegrepen of te rooskleurige doelstelling werkt averechts.
7. Efficiënt toezicht is bij voorkeur gebaseerd op een voorgaande probleem-analyse (Welke groep weggebruikers zorgt met welk gedrag voor problemen betreffende veiligheid? En welke oplossingen zijn mogelijk?). Voor een goede probleemanalyse zijn samenwerkingspartners noodzakelijk die het probleem vanuit verschillende kanten kunnen belichten. Daarbij



kan gebruik worden gemaakt van verschillende informatiebronnen (ongevalgegevens, gedragsgegevens, klachten van burgers, gegevens van naburige korpsen).

8. Ongevallenstatistieken zijn op lokaal niveau te onbetrouwbaar om als de belangrijkste informatiebron te dienen voor het stellen van prioriteiten in het toezicht. Het is weinig zinvol om op lokaal niveau een diepgaande analyse van de oorzaken van ongevallen te maken als het gaat om de keuzen voor politietoezicht. Wel kunnen ongevallengegevens gebruikt worden voor het kiezen van de tijden en plaatsen van het toezicht. Analyses over het verloop van ongevallen over tijd moeten uitgevoerd worden over een gebied van voldoende omvang, zonodig meerdere gemeenten of langere trajecten.

9. Voor het stellen van lokale prioriteiten ligt het voor de hand bewust te kiezen voor de landelijke verkeersprioriteiten zijnde: rijden onder invloed, snelheidsovertredingen, verkeersgedrag van bromfietzers en gordel- en helmgebruik. Provinciale of regionale beleidsplannen of veiligheidsanalyses kunnen gebruikt worden om meer specifieke keuzen te maken.

10. De algemene principes waarop het toezicht gebaseerd zou moeten zijn (verhoging pakkans, onvoorspelbaarheid controles, aselechte staandhoudingen, afwisseling van opvallende met onopvallende controles), bieden in de praktijk nog de nodige speelruimte wat betreft de planning van het toezicht. De motivatie van de uitvoerende politiemensen kan versterkt worden door ze onderdelen van de totale planning zelf te laten uitwerken.

11. Van te voren dient men te beschikken over een overzicht van standplaatsen in het toezichtgebied, en een *toezichtschema* uit te werken met dagen, tijdstippen en standplaatsen voor de controles. Eerdere ervaringen van het personeel met toezicht kunnen goed gebruikt worden bij de selectie van de standplaatsen en het plannen van de controles. Overigens is het aan te raden om bij de planning van de controles ook ruimte te laten of geven voor ideeën of initiatieven van de uitvoerende politiemensen die afwijken van de oorspronkelijke planning. Een schema voor het toezicht moet gezien worden als een algemene richtlijn, waarvan op sommige momenten best afgeweken mag worden. Uiteraard dient nauwkeurig te worden bijgehouden welke van de geplande (of ongeplande) activiteiten in feite zijn verricht. Daarvoor is bij voorkeur het reguliere bedrijfsregistratiesysteem te gebruiken.

12. Bij voorkeur moet er enige continuïteit aanwezig zijn in de mensen die in de loop der tijd voor een project worden ingezet.

13. Het is een goede zaak om van te voren pauzemomenten of 'herbezinningsmomenten' tijdens een project in te plannen, tijdens welke de partijen eens rustig rond de tafel gaan zitten om de uitvoering van het project tussentijds te evalueren en eventueel bij te stellen.

#### 6.4.2. Aanbevelingen over interne en externe voorlichting

1. Bij het opzetten van een voorlichtingscampagne moet in ieder geval nagedacht worden over de doelgroep en het doelgebied dat men wil berei

ken en over het doelgedrag dat men in de voorlichtingsboodschap centraal wil stellen.

2. Bij voorkeur wordt de boodschap bij de doelgroep passende informatiekanalen doorgegeven (veelal leidt dit tot advies tot een multimediale campagne).

3. Voorlichting werkt beter als de boodschap van de voorlichting diverse begrijpelijke argumenten bevat, mensen in een persoonlijke stijl aanspreekt en dat deze wordt herhaald.

4. Het gebruik van een korte en gemakkelijke actieleus (verwijzend naar de inhoud van de actie, met humor of dubbele bodem) vergroot de herkenbaarheid van de actie.

5. Interne voorlichting over het project moet op geplande tijden voor, tijdens en na afloop van het project plaatsvinden. Tijdens de voorlichting moet worden ingegaan op het doel, de opzet, de werkwijze en de verwachte resultaten van een project.

6. De uitvoerende politiemensen kunnen het idee hebben dat het halen van een bepaald aantal processen-verbaal (via onopvallend controleren) en het beïnvloeden van verkeersgedrag twee strijdige doelen zijn. Het is zeker verstandig om de denkbeelden over wat de werkelijke doelen van de handhavingsactiviteiten zijn, expliciet aan de orde te stellen. Duidelijk moet zijn dat het halen van een bepaald aantal processen-verbaal geen doel op zichzelf is, maar slechts een beleidsinstrument om gedrag in het verkeer te beïnvloeden.

7. Bij de externe voorlichting kan zeker ook gedacht worden aan een persoonlijke voorlichtingsbrief van de politie of van de projectgroep. Deze vorm van voorlichting wordt over het algemeen goed gewaardeerd door de weggebruiker.

8. De terugkoppeling van positieve resultaten tijdens het project kan natuurlijk motiverend werken voor de uitvoerende politiemensen; de terugkoppeling van tegenvallende resultaten kan gebruikt worden als aanleiding voor een bijstelling of intensivering van het project, of van het verbeteren van de inzet tijdens het project. Tegenvallende resultaten zouden dus bij voorkeur behandeld moeten worden op een manier die het betrokken personeel stimuleert voor de verdere deelname aan het project.

9. Schriftelijke voorlichting over een project kan zeer goed gegeven worden in het korpsblad of in een nieuwsbrief. Mondelinge voorlichting kan worden gegeven in het werkoverleg, in speciale bijeenkomsten, lezingen of persoonlijke gesprekken. Het voordeel van voorlichting door mondelinge gesprekken of bijeenkomsten is natuurlijk dat degene die de voorlichting verzorgt te weten komt wat er leeft bij het personeel, en onmiddellijk zaken die verkeerd of onvolledig zijn begrepen, kan rechtzetten.

10. Plaatselijke voorlichting over rijden onder invloed, rijnsnelheden of gordelgebruik kan goed aansluiten bij landelijke campagnes waarin op landelijk of regionaal niveau deze problematiek naar voren wordt geschoven.

### 6.4.3. Aanbevelingen over de evaluatie van toezichtprojecten

1. Het evalueren van een verkeerstoezichtproject kost tijd. Die tijd zal ook gereserveerd moeten worden in het project.
2. De evaluatie kan worden onderverdeeld in proces- en produktevaluatie. De procesevaluatie is gericht op aspecten van de uitvoering en het verloop van het project. De produktevaluatie heeft betrekking op de behaalde resultaten.
  - 2a. Bij de procesevaluatie kunnen één of meer van de volgende vier vragen onderzocht worden: a. Was de opzet van de actie goed? b. Was de uitvoering van de actie conform opzet en afspraken? c. Is men doorgedrongen tot de doelgroep? d. Wat is de mening van de doelgroep?
  - 2b. Bij de produktevaluatie kunnen één of meer van de volgende vier vragen onderzocht worden: a. Is er een verandering opgetreden in kennis en houding bij de doelgroep? b. Is er een verandering opgetreden in het gedrag bij de doelgroep. c. Zijn er verschuivingen te constateren in de ongevallen- of slachtofferaantallen? d. Wat zijn 'maatschappelijk-economische' consequenties van het project?
3. De planning van de evaluatie van een project is een onderdeel van de totale voorbereiding van het project. Van te voren moet overwogen worden welke vragen men precies beantwoord wil hebben en hoeveel tijd daarmee gepaard gaat. De vraag op welke wijze men het project wil evalueren kan ook consequenties hebben voor de feitelijke opzet en uitvoering van het toezicht.
4. Om meer in het algemeen verkeerstoezichtprojecten te kunnen evalueren op hun efficiency, moeten ze onderling zoveel mogelijk vergelijkbaar worden gemaakt. Daarom zouden verkeerstoezichtprojecten zoveel mogelijk op dezelfde manier moeten worden beschreven.
5. Er moeten voldoende gegevens beschikbaar komen over de totaal bestede tijd (toezicht, administratie enz.) en alle kosten die op een project drukken (personeel, apparatuur, hulpmiddelen enz.). Hiervoor dient een eenvoudig hanteerbaar systeem te worden ontwikkeld.
6. Dit systeem moet passen binnen de reeds bestaande (of in ontwikkeling zijnde) systemen die bij de politie in gebruik zijn. Te denken valt aan BPS, Multipol, en de in ontwikkeling zijnde Verkeersongevallenprogramma's.

## Literatuur

- AVV (1993). *U rijdt te snel!* Symposium over elektronische snelheidsbeheersing 30 november 1993 Jaarbeurs Utrecht. Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rotterdam.
- Arnoldus, J.G. & Scholtens, H.P. (1988). *Aanwezigheid en gebruik van autogordels 1987*. R-88-8. SWOV, Leidschendam.
- Bakker, H.R. & Verschuur, W.L.G. (1990). *Experimenteel politietoezicht op rijden onder invloed in de Leidse subregio*. Werkgroep Veiligheid R/90-35. R.U. Leiden, Leiden.
- Barendregt, A.O. & Mathijssen, M.P.M. (1991). *Rijden onder invloed in de provincie Utrecht 1990/1991*. R-91-8. SWOV, Leidschendam.
- Blokpoel, A.; Kampen, L.T.B. van; Minnen, J. van & Noordzij, P.C. (1978). *Invloed van het gebruik van helmen door bromfietzers en autogordels door inzittenden van personenauto's op de verkeersveiligheid*. R-78-22. SWOV, Voorburg.
- BGC (1986). *Politietoezicht jeugdige verkeersdeelnemers. Deel 2: Effecten op gedrag, veiligheid en meningen*. Bureau Goudappel Coffeng, Deventer.
- BGC (1986). *Politietoezicht jeugdige verkeersdeelnemers. Deel 3: Eindrapport*. Bureau Goudappel Coffeng, Deventer.
- Bovens, R. & Prinsen, P.J. (1984). *Extra politie-inzet en rijden onder invloed. Verslag van een surveillance-experiment in de gemeente Weert*. Staatsuitgeverij, Den Haag.
- Cozijn, C. & Kouwenberg, R.F. (1993). *Een alcohol/verkeersproject in de provincie Drenthe*. Ministerie van Justitie, Den Haag.
- Delpeut, A.P. (1987). *Aandachtsgebieden voor gericht verkeerstoezicht; Achtergrondnota*. TT 87-29. Traffic Test, Veenendaal.
- Delpeut, A.P. (1988). *Methode prioriteitenbepaling politietoezicht op verkeersgebied; Handleiding*. TT 88-11. Traffic Test, Veenendaal.
- Dienst Verkeerspolitie van de Gemeentepolitie Amsterdam/Amstelland (1992). *Fietsproject 'Veilig op de fiets' 1992-1993*. Intern, ongepubliceerd projectplan. Dienst Verkeerspolitie van de Gemeentepolitie Amsterdam/Amstelland.
- Dienst Verkeerspolitie van de Gemeentepolitie Amsterdam/Amstelland (1993a). *Brom- en snorfietsproject 1991-1993. Evaluatie*. Interne, ongepubliceerde projectevaluatie. Dienst Verkeerspolitie van de Gemeentepolitie Amsterdam/Amstelland.

Dienst Verkeerspolitie van de Gemeentepolitie Amsterdam/Amstelland (1993b). *ProRos (Projectbeschrijving Rood Licht Negatie en Snelheid)*. Intern, ongepubliceerd projectplan Dienst Verkeerspolitie van de Gemeentepolitie Amsterdam/Amstelland.

Frenay & Vogel (1991). *Projectplan 'Friesestraatweg Veilig'*. Frenay en Vogel, Groningen.

Frenay & Vogel (1992). *Werkplan 1993 project 'Friesestraatweg Veilig'*. Frenay en Vogel, Groningen.

Frenay & Vogel (1993). *Friesestraatweg veilig door de ogen van de media*. Knipselkrant met berichten in de pers over Friesestraatwegproject. Frenay & Vogel, Groningen.

Gemeentepolitie Apeldoorn en Rheden en de Rijkspolitie groep Brummen (1989). *Surveillanceplan verkeersproject Rijksweg 849*. Ongepubliceerd, intern surveillanceplan ten behoeve van een project Gericht snelheidstoezicht op de Rijksweg 849, lopend van Dieren naar Apeldoorn, uitgevoerd 3 april - 12 mei '89.

Gemeentepolitie Apeldoorn en Rijkspolitiegroep Brummen (1989). *Eindrapport project 849*. Ongepubliceerd intern evaluatieverslag over een project Gericht snelheidstoezicht op de Rijksweg 849 (limiet 80 km/uur), lopend van Apeldoorn-Eerbeek-Dieren.

Gemeentepolitie Apeldoorn en Rijkspolitie Apeldoorn (1990). *Project Rijksweg 845*. Ongepubliceerd verslag van een snelheidsproject op het traject van de Rijksweg 845 lopend van Apeldoorn-Zutphen-Voorst, uitgevoerd van 2 mei t/m 12 juni 1990.

Gemeentepolitie Deventer (1992). *Snorfiets-project van ploeg A*. Interne, ongepubliceerde evaluatie van het snorfietsproject uitgevoerd 6 april '92 - 27 juni '92.

Gemeentepolitie Enschede (1993). *Evaluatieverslag brom(snor)fietsproject 1993*. Intern rapport vervaardigd door de Afdeling Verkeersongevallen/motorbrigade van de Gemeentepolitie Enschede.

Gewestelijke Politie Verkeerscommissie Friesland (1992a). *Gordelcampagne 'Heel Friesland in de gordels!'*. Interne, ongepubliceerde beschrijving van een plan voor een gordelcampagne te Friesland in de periode 11 maart-20 april 1992.

Gewestelijke Politie Verkeerscommissie Friesland (1992b). *Evaluatieverslag van de gordelcampagne 'Heel Friesland in de gordels!'*. Interne, ongepubliceerde evaluatie van een gordelcampagne te Friesland in de periode 11 maart-20 april 1992.

Gewestelijke Politie Verkeerscommissie Friesland (1993). *Projectomschrijving Snelheidscampagne 1993 'Niet voor niets 80'*. Interne, ongepubliceerde beschrijving van een plan voor een snelheidscampagne te Friesland in de periode 16 maart-23 april 1993.

- Goldenbeld, Ch. (1993). *Aard en omvang van het politietoezicht op alcoholgebruik in het verkeer*. Verslag van een verkennend onderzoek, uitgevoerd in 1992. R-93-37. SWOV, Leidschendam.
- Goldenbeld, Ch. & Twisk, D.A.M. (1993). *Evaluatie van de campagne 'Veilig op de fiets'*. Verslag van een enquête onder staande gehouden verkeersdeelnemers in Amsterdam. R-93-34. SWOV, Leidschendam.
- Gras, J.A. & Noordzij, P.C. (1987). *Actie autogordels Gelderland; Een evaluatie*. Werkgroep Veiligheid R-87-18. R.U. Leiden, Leiden.
- Gundy, C.M. (1983). *Politietoezicht en het gedrag van verkeersdeelnemers*. R-83-32. SWOV, Leidschendam.
- Gundy, C.M. (1986). *De effecten van een combinatie van politietoezicht en voorlichting op het gebruik van autogordels*. R-86-26. SWOV, Leidschendam.
- Gundy, C.M. & Verschuur, W.L.G. (1986a). *Opvattingen over politietoezicht op rijden onder invloed; Een verslag en de resultaten van een enquête onder politie-ambtenaren*. R-86-16. SWOV, Leidschendam.
- Gundy, C.M. & Verschuur, W.L.G. (1986b). *Politietoezicht op rijden onder invloed*. R-86-17. SWOV, Leidschendam.
- Groot, J.N.M. (1990). *Aanbevelingen voor een geïntegreerde alcoholaanpak in Noord-Holland-Noord*. Het Tijdschrift voor de Politie 52, 292-295.
- Hamelynck, P. (1993). *Partners in verkeersveiligheid; De politie onder anderen*. In: Politie Verkeersinstituut en Adviescommissie Verkeer CPB (1993). 'Verkeerszorg de politie een zorg?!' Bijdragen aan de themadag op 28 april 1993. PVI, Apeldoorn.
- Hirsch Ballin (1993). *Publieke moraal en recht*. Justitiële Verkenningen, nr. 2.
- Huijbers, J.J.W. & Verhoef, P.J.G. (1987). *Helmen van bromfietzers: veilig en onveilig gebruik*. R-87-6. SWOV, Leidschendam.
- Klok, F. & Heijs, C.J.J.M. (1988). *Project snelheidsgedrag op 80 km/uurwegen*. Verkeerskunde 39, 104-107.
- Koomstra, M.J. (1993). *Influencing the road user by enforcement results from Dutch and international safety research*. Internationale Arbeitstagung der Polizei-Führungakademie, 16-6-1993, Münster, Duitsland.
- Mathijssen, M.P.M. (1990). *Rijden onder invloed in de provincie Noord-Brabant*. R-90-17. SWOV, Leidschendam.
- Mathijssen, M.P.M. (1991a). *Rijden onder invloed in Amsterdam 1990/1991*. R-91-27. SWOV, Leidschendam.

- Mathijssen, M.P.M. (1991b). *Efficiënt politietoezicht op alcohol in het verkeer; Verslag van een éénjarig experiment in de subregio Leiden*. R-91-46. SWOV, Leidschendam.
- Mathijssen, M.P.M. (1992a). *Integraal verkeerstoezicht in de subregio Leiden; Effecten op het gebruik van autogordels*. R-92-17. SWOV, Leidschendam.
- Mathijssen, M.P.M. (1992b). *Integraal verkeerstoezicht in de subregio Leiden; Effecten op het gebruik van bromfietshelmen*. R-92-18. SWOV, Leidschendam.
- Mathijssen, M.P.M. (1992c). *Integraal verkeerstoezicht op alcoholgebruik, snelheid, autogordels en bromfietshelmen; Verslag van een experiment, uitgevoerd door de politie in de subregio Leiden*. R-92-19. SWOV, Leidschendam.
- Mathijssen, M.P.M. (1992d). *Rijden onder invloed, Najaar 1991. Verslag van een onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in week-eindnachten*. R-92-20. SWOV, Leidschendam.
- Mathijssen, M.P.M. (1992e). *Rijden onder invloed in de provincie Noord-Brabant. Evaluatie van de alcoholcampagne 1991-1992 van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid*. R-92-25. SWOV, Leidschendam.
- Mathijssen, M.P.M. (1993a). *Rijden onder invloed in Nederland, 1991-1992*. R-93-9. SWOV, Leidschendam.
- Mathijssen, M.P.M. (1994). *Utrecht, de verkeersveilige provincie. Een strategie voor de periode 1994-1997 om een duurzaam veilig verkeerssysteem te realiseren*. SWOV, Leidschendam (In voorbereiding).
- Mede, P.H.J. van der (1990). *Drie-speerpuntenproject. Vooronderzoek drie-speerpuntenproject Verkeersveiligheid Overijssel*. Bureau Goudappel Coffeng, Rijkswaterstaat Dienst Verkeerskunde, Rotterdam.
- Mede, P.H.J. van der & Eck, K.H. van (1990). *Drie-speerpuntenproject. Kwantitatieve effectevaluatie: Voor- en nametingen*. Bureau Goudappel Coffeng/Rijkswaterstaat Dienst Verkeerskunde, Rotterdam.
- Meester, R.T.L. (1991). *Snelheidscampagne 1991 Zeeland (50+ 80)*. ROV Zeeland, Middelburg.
- Modde, M.M. & Fokkema, H.J. (1991). *Alcoholcampagne Utrecht 1990/1991*. TT91-10. Traffic Test, Veenendaal.
- Modde, M.M. & Veling, I.H. (1989). *Drie-speerpuntenproject. Analyse van het enquête-onderzoek: Voormeting*. TT89-44. Traffic Test, Veenendaal.
- Modde, M.M. & Veling, I.H. (1990a). *Drie-speerpuntenproject. Analyse van het enquête-onderzoek: Nameting*. TT90-13. Traffic Test, Veenendaal.

Modde, M.M. & Veling, I.H. (1990b). *Drie-speerpuntenproject. Eind-evaluatie*. TT90-28. Traffic Test, Veenendaal.

Modde, M.M. & Vos, M.A. (1990). *Drie-speerpuntenproject. Proces-evaluatie*. TT89-39. Traffic Test, Veenendaal.

Noordzij, P.C. & Wesemann, P. (1991). *De bijdrage van regels en toezicht aan de verkeersveiligheid*. In: C.D. van der Vijver en P.J. Zeven (red.). *Verkeersregels, handhaving en verkeersveiligheid*. Gouda Quint, Arnhem.

Oei, H.L. (1993). *Beveiligingsmiddelen in personenauto's in 1991 en 1992*. R-93-5. SWOV, Leidschendam.

Oei, H.L. (1994). *Effectief toezicht op snelheid op een wegennetwerk*. Notitie ten behoeve van de Commissie Coördinatie Snelheden. SWOV, Leidschendam (In voorbereiding).

Oei, H.L. & Mulder, J.A.G. (1993). *Rijsnelheden op 80 en 100 km/uur-wegen*. R-93-29. SWOV, Leidschendam.

Oei, H.L. & Polak, P.H. (1992). *Effect van automatische waarschuwing en toezicht op snelheid en ongevallen*. Resultaten van een evaluatie-onderzoek in vier provincies. R-92-23. SWOV, Leidschendam.

O.M. (1993). *Strafrecht met beleid; Leidraad voor de verkeershandhaving*. Openbaar Ministerie, Den Haag.

Onderzoek- en Adviesbureau Geerts (1986). *Politietoezicht jeugdige verkeersdeelnemers. Het politie-actiemodel*. OABG.

Papendrecht, J.H. & Vries, J. de (1989). *Snelheidsreducerende maatregelen op doorgaande wegen in kleine kernen*. Rapport VK2701.302. Vakgroep Verkeer, T.U. Delft, Delft.

PVI/CPB (1993). *'Verkeerszorg de politie een zorg?!'* Bijdragen aan de themadag op 28 april 1993. Politie Verkeersinstituut en Adviescommissie Verkeer, Apeldoorn.

Pröpfer, I.M.A.M. & Eversdijk, J.J.C. (1993). *Beleidinhoud en projectmatig werken als motivatie voor deelname aan de verkeersveiligheidscampagne 'Veilig op de fiets'*. Rapport Vakgroep Politicologie en Bestuurskunde, Vrije Universiteit, Amsterdam.

Regiopolitie IJsselland en Algemene Politiedienst (1992). *Evaluatie alcoholproject*. Intern, ongepubliceerd evaluatieverslag van een alcoholproject in de periode december 1991-februari 1992.

Riedel, W.J.; Bruin, R.A. de & Rothengatter, J.A. (1985). *De invloed van intensiteit van verkeerstoezicht en variabele snelheidsbeoordeling op het snelheidsgedrag op 80 km/uur-wegen*. VK 85-18. Verkeerskundig Studiecentrum, R.U. Groningen, Haren.



Riedel, W.J.; Bruin, R.A. de & Rothengatter, J.A. (1985). *De invloed van voorlichting en verkeerstoezicht op het snelheidsgedrag op 80 km/uur-wegen*. VK 85-19. Verkeerskundig Studiecentrum, R.U. Groningen, Haren.

Riedel, W.J.; Bruin, R.A. de & Rothengatter, J.A. (1985). *Gericht verkeerstoezicht op snelheidsgedrag op 80 km/uur-wegen*. Eindrapport. VK 86-05. Verkeerskundig Studiecentrum, R.U. Groningen, Haren.

Rijkspolitie Nunspeet en Gemeentepolitie Apeldoorn (1989). *GVT-project S 6*. Ongepubliceerde, interne beschrijving van het project gericht verkeerstoezicht op de secundaire weg S6, lopend van Nunspeet via Elspeet naar Uddel, uitgevoerd 15 september - 27 oktober 1989.

Rijkspolitie Brummen en de Verkeersgroep Apeldoorn/Flevoland (1989). *Verlag inzet poppen op Rijksweg 849*. Ongepubliceerde, interne notitie over het inzetten van etalagpoppen in opvallende surveillancewagens, uitgevoerd eind november, begin december 1989.

Rijkspolitie Ermelo en Rijkspolitie Apeldoorn (1990). *Project Flevoweg. Gericht Verkeerstoezicht april/mei 1990*. Ongepubliceerd, intern verslag.

Rijkspolitie Nijmegen (1993). *Eindrapport Actiejaar 92/93*. Ongepubliceerd, intern eindrapport van de actie '1 op 4' van de afdeling Verkeer van de Rijkspolitie Nijmegen.

Rooijers, A.J. (1989a). *Meningen en motieven van automobilisten ten aanzien van rijsnelheid een half jaar voor de limietswijziging op autosnelwegen*. VK 89-03. Verkeerskundig Studiecentrum, R.U. Groningen, Haren.

Rooijers, A.J. (1989b). *Meningen en motieven van automobilisten ten aanzien van rijsnelheid een half jaar na de limietswijziging op autosnelwegen*. VK 89-04. Verkeerskundig Studiecentrum, R.U. Groningen, Haren.

Rooijers, A.J. (1989c). *Meningen en motieven van automobilisten ten aanzien van rijsnelheid een jaar na de limietswijziging op autosnelwegen*. VK 89-05. Verkeerskundig Studiecentrum, R.U. Groningen, Haren.

Rooijers, A.J. (1989d). *Evaluatie snelheidslimieten op autosnelwegen*. VK 89-17. Verkeerskundig Studiecentrum, R.U. Groningen, Haren.

Rooijers, A.J. (1990). *Gericht Verkeerstoezicht op rijsnelheid binnen de bebouwde kom van Rotterdam. Eindrapport*. VK 90-19. Verkeerskundig Studiecentrum, R.U. Groningen, Haren.

Rooijers, A.J. (1991). *De invloed van gericht verkeerstoezicht, signaaldrempels en 'feedback'-bebording op de rijsnelheid van automobilisten binnen de bebouwde kom van Amsterdam*. VK 91-01. Verkeerskundig Studiecentrum, R.U. Groningen, Haren.

Rooijers, A.J.; Waard, D. de & Söder, J.C.M. (1992). *De effectiviteit van maatregelen ter beheersing van de rijsnelheid. Een overzicht*. VK 92-09. Verkeerskundig Studiecentrum, R.U. Groningen, Haren.

- Rothengatter, J.A.; Riedel, W.J. & Vogel, R. (1985). *De invloed van gericht verkeerstoezicht op het snelheidsgedrag op 80 km/uur-wegen*. VK 85-01. Verkeerskundig Studiecentrum, R.U. Groningen, Haren.
- ROV Flevoland (1992). *Evaluatie snelheidscampagne 1992 in Flevoland*. ROV Flevoland, Lelystad.
- ROV Gelderland (1989). *Handleiding voor regionaal en lokaal alcohol-verkeersbeleid*. ROVG, Arnhem.
- ROV Gelderland (1989). *'Ken je limiet 80'. Snelheidsbeïnvloeding op 80 km/uur-wegen*. Brochure. ROVG, Arnhem.
- ROV Gelderland (1990). *Actiewijzer voor de campagne: 50 de uiterste limiet*. ROVG, Arnhem.
- ROV Gelderland (1992). *Snelheidsgedrag op de N304. Een verkennend onderzoek ten behoeve van een effectieve voorlichtingstrategie*. Stageverslag van S. van Wechem in het kader van een afstudeerproject, begeleid door Katholieke Universiteit Nijmegen, Communicatiewetenschap, en ROVG, Arnhem.
- ROV Gelderland en Consultatiebureau Alcohol en Drugs (1989). *Symposium: Alcoholbeleid in de gemeente*. ROVG en CAD Zuid-Oost Gelderland, Arnhem.
- ROV Overijssel (1992). *Snelheidsacties in Overijssel 1987-1991*. Intern rapport ROVO, Overijssel.
- ROV Utrecht (1991). *Evaluatie campagne ROV-Utrecht. 'Rij alcoholvrij'*. Werkgroep 'Rij alcohol vrij', ROV Utrecht, Utrecht.
- ROV Utrecht (1991). *Evaluatie snelheidscampagne '50 de uiterste limiet' en 'Ken je limiet 80'*. ROV Utrecht, Utrecht.
- Selm, J.A. van (1991). *De plaats van handhaving in het verkeersveiligheidsbeleid*. In: C.D. van der Vijver en P.J. Zeven (Red.). *Verkeersregels, handhaving en verkeersveiligheid*. Gouda Quint, Arnhem.
- Söder, J.C.M. & Bruin, R. de (1989). *Evaluatie-onderzoek ROG-campagne 1988*. Verkeerskundig Studiecentrum, R.U. Groningen, Haren.
- Söder, J.C.M.; Rooijers, A.J. & Waard, D. de (1993). *Evaluatie-onderzoek naar het effect van maatregelen ter beheersing van de rijsnelheid op de Friesestraatweg, 1992*. VK 93-04. Verkeerskundig Studiecentrum, R.U. Groningen, Haren.
- Tijssen, R.J.W. (1986). *Politietoezicht op rijden onder invloed; Het automobilistenonderzoek*. Werkgroep Veiligheid R/86-03. R.U. Leiden.
- Twisk, D.A.M. (1993). *Veilig op de fiets in Amsterdam; Effecten, proces en motivatie*. R-93-56. SWOV, Leidschendam.

- Veling, I.H. (1991). *Verkeersenquête N9 - mei 1991*. TT91-25. Traffic Test BV, Veenendaal.
- Veling, I.H. (1992). *Verkeersveiligheids campagne N9. Samenvattend eindrapport*. TT92-38. Traffic Test Bv, Veenendaal.
- V&W/CPVC (1991). *Alcoholcontroles anders*. Werkgroep Veiligheid. R.U. Leiden, Leiden.
- V&W (1993). *Evaluatienota Rijsnelhedenbeleid 1993*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.
- Vergeer, J.L.A.M. (1993). 'Wij willen het!!!' In: Politie Verkeersinstituut en Adviescommissie Verkeer CPB (1993). 'Verkeerszorg de politie een zorg?!' Bijdragen aan de themadag op 28 april 1993. PVI, Apeldoorn.
- Verschuur, W.L.G. (1987). *Politietoezicht op rijden onder invloed; De effecten van gewijzigd politietoezicht*. Werkgroep Veiligheid R/87-10. R.U. Leiden.
- Verschuur, W.L.G. (1991). *Integraal verkeerstoezicht in de subregio Leiden: Effecten op het rijden onder invloed*. Werkgroep Veiligheid R/91-39. R.U. Leiden.
- VIA (1991). *Verkeersveiligheid op de 80 km/uur-wegen in Zeeland; Fase 2: Effectmeting snelheids campagne 1990*. VIA, Vught.
- Vissers, J.A.M.M. (1989). *Autogordelactie ROV-Brabant 1988; Een evaluatie*. TT89-5. Traffic Test, Veenendaal
- VVN (1984). *Achtergronddocumentatie over nieuwe campagne alcohol in het verkeer*. Veilig Verkeer Nederland, Hilversum.
- VVN (1991). *Actiewijzer Snelheidsbeheersing*. Veilig Verkeer Nederland, Apeldoorn.
- Vijver, C.D. van der & Zeven, P.J. (1991). *Inleiding tot de probleemstelling*. In: C.D. van der Vijver en P.J. Zeven (Red.). *Verkeersregels, handhaving en verkeersveiligheid*. Gouda Quint, Arnhem.
- Waard, D. de & Rooijers, A.J. (1992). *Het effect van handhavingsactiviteiten op rijsnelheid op autosnelwegen*. VK 92-01. Verkeerskundig Studiecentrum, R.U. Groningen, Haren.
- Waard, D. de; Söder, J.C.M. & Rooijers, A.J. (1992). *Eindrapportage, optimalisatie van toezicht*. VK 92-03. Verkeerskundig Studiecentrum, R.U. Groningen, Haren.
- Wegman, F.C.M. (1989). *Autogordels .. altijd en overal*. In: Wegman, F.C.M., Mathijssen, M.P.M. & Koornstra, M.J. (red.). *Voor alle veiligheid*. SDU, Den Haag.

Wilbers, P.T. & Vissers, J.A.M.M. (1992). *Metingen gordelgebruik Utrecht 1992*. TT92-29. Traffic Test, Veenendaal.

Wildervanck, C. (1991). *S2, Rapport derde evaluatie*. ROV Groningen, Groningen.

Wildervanck, C. (1993a). *Geïntegreerde aanpak van snelheid op 80 km/uur-wegen en traversen*. ROV Groningen, Groningen.

Wildervanck, C. (1993b). *Vierde en vijfde evaluatie S2-project*. Conceptverslag. ROV Groningen, Groningen.

## Bijlage 1.

### Omreken tabel van AAG naar BAG

De onderstaande AAG-waarden zijn uitgedrukt in microgrammen alcohol per liter lucht en de overeenkomstige BAG-waarden in grammen alcohol per liter bloed.

AAG	BAG
100	0,23
120	0,28
140	0,32
160	0,37
180	0,41
200	0,46
220	0,50
250	0,57
300	0,69
350	0,80
400	0,92
450	0,92
500	1,15
550	1,26
600	1,38
650	1,49
700	1,61
750	1,72
800	1,84
850	1,95
900	2,07
950	2,18
1000	2,30
1050	2,41
1100	2,53
1150	2,64
1200	2,76

## Bijlage 2.

### Een systeem voor prioriteitenbepaling

Delpeut & Veling (1988) geven de volgende operationalisaties van de prioriteit en de efficiëntie van politietoezicht:

Prioriteit is de gewogen som van alle consequenties (letsels, schade, hinder) maal de te verwachten effectiviteit van het toezicht

Efficiëntie is de verhouding van de prioriteit en de benodigde inspanning.

1. Kan de foutgedraging fysiek onmogelijk worden gemaakt?
  2. Kennen foutgedragers de consequenties van hun gedrag?
  3. Kan alternatief gedrag aantrekkelijker worden gemaakt?
  4. Kan foutgedraging minder aantrekkelijk worden gemaakt?
  5. Kan motief voor de foutgedraging worden weggenomen?
  6. Kan de foutgedraging worden gelegaliseerd?
- 
1. Heeft foutgedraging in verleden tot ongevallen geleid?
  2. Heeft foutgedrager door foutgedraging meer kans op letsel?
  3. Hebben anderen door foutgedraging meer kans op letsel?
  4. Hebben anderen door foutgedraging meer kans op schade?
  5. Ondervindt overige verkeer hinder van foutgedraging?
- 
1. Is foutgedraging strafbaar?
  2. Wordt foutgedraging bewust gemaakt?
  3. Is foutgedraging eenduidig te bewijzen?
  4. Kan toezicht op de foutgedraging gepaard gaan met voorlichting?
  5. Is foutgedraging gevolg van een beslissing per rit?
  6. Is het motief van de foutgedraging licht?
  7. Zijn dezelfde foutgedragers vaak op dezelfde plaatsen?
  8. Accepteert publiek dat de foutgedraging fout is?
  9. Accepteert politie dat de foutgedraging fout is
- 
1. Komen foutgedragingen op veel verschillende plaatsen voor?
  2. Worden foutgedragingen op elke dag door anderen begaan?
  3. Kost toezicht op 1 foutgedraging meer tijd dan gordelcontrole?