

Welke handhavingsmiddelen kunnen op effectiviteit worden onderzocht?

Dr. J. Mesken, dr. Ch. Goldenbeld & drs. S. Houwing

R-2012-13

Welke handhavingsmiddelen kunnen op effectiviteit worden onderzocht?

Inventarisatie en selectie voor effectiviteitsonderzoek

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2012-13
Titel:	Welke handhavingsmiddelen kunnen op effectiviteit worden onderzocht?
Ondertitel:	Inventarisatie en selectie voor effectiviteitsonderzoek
Auteur(s):	Dr. J. Mesken, dr. Ch. Goldenbeld & drs. S. Houwing
Projectleider:	Dr. J. Mesken
Projectnummer SWOV:	C04.02
Trefwoord(en):	Police; traffic; safety; behaviour; enforcement (law); offender; impact study; Netherlands; SWOV.
Projectinhoud:	In dit rapport zijn de handhavingsmiddelen die de politie toepast geïnventariseerd en onderzocht op de mogelijkheid om hun effectiviteit te beoordelen. De basis voor de inventarisatie vormden de vijf HelmGRAS-speerpunten, uitgebreid met de onderwerpen 'agressief verkeersgedrag' en 'locatiegerichte aanpak'. Aan elk onderwerp kunnen specifieke handhavingsmiddelen worden gekoppeld. Van deze middelen leent de aanpak van bromfiets- en scooteroverlast zich het beste om nader op effectiviteit te onderzoeken.
Aantal pagina's:	50 + 16
Prijs:	€ 12,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2012

De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is echter alleen toegestaan met bronvermelding.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070 317 33 33
Telefax 070 320 12 61
E-mail info@swov.nl
Internet www.swov.nl

Samenvatting

De politie controleert op allerlei typen verkeersgedrag. Van sommige controles zijn effecten bekend, van andere weten we weinig. Dit rapport bevat een inventarisatie van de verschillende vormen van verkeerstoezicht. Het rapport resulteert in een selectie van vormen van toezicht waarvan nog te weinig bekend is en waarvan het mogelijk is de effecten te onderzoeken. Dat is nodig om te beslissen welke onderwerpen deel moeten uitmaken van toekomstig onderzoek.

In dit onderzoek is eerst een inventarisatie gemaakt van de handhavingsmiddelen die de politie toepast. De selectie is op twee manieren gemaakt. Allereerst is op basis van literatuur en expertkennis vastgesteld wat we weten van de veiligheidseffecten van diverse vormen van verkeershandhaving. Vervolgens is een aantal handhavingsexperts geraadpleegd.

Drie punten kregen tijdens de inventarisatie extra aandacht, omdat personen in het handhavingsveld hadden aangegeven deze onderwerpen relevant te vinden. Ten eerste is specifiek gekeken of de handhavingsmiddelen passen binnen een nodale oriëntatie. Dat betekent dat politiecontroles worden geconcentreerd op knooppunten (nodes) waar stromen van mensen, goederen, geld en informatie samenkomen. Daarbij wordt niet op één onderwerp gefocust, maar worden verschillende onderwerpen gecombineerd – ook onderwerpen die buiten de *verkeershandhaving* vallen, maar *in het verkeer* waarneembaar zijn. Ten tweede is gekeken of bij de besproken handhavingsmiddelen sprake is van informatiegestuurd verkeerstoezicht. Dit houdt in dat de politie op plaatsen en tijdstippen handhaaft waar de grootste veiligheidswinst te behalen is en dat ze haar inzet op basis van actuele informatie bijstuurt. Ten derde is bekeken of er binnen de besproken handhavingsmiddelen speciale aandacht is voor het aanpakken van regelmatige overtreeders.

De basis voor de inventarisatie vormen de vijf HelmGRAS-speerpunten: helm, gordel, rood licht, alcohol en snelheid. Het speerpunt 'helm' is geïnterpreteerd als 'bromfietsproblematiek in het algemeen' en het speerpunt 'alcohol' als 'alcohol en drugs'. Naast deze speerpunten zijn twee extra onderwerpen benoemd die relevant zijn: agressief verkeersgedrag en een locatiegerichte aanpak. Elk onderwerp kan worden aangepakt met specifieke handhavingsmiddelen.

De onderwerpen en middelen zijn voorgelegd aan diverse experts in het handhavingsveld. Aan hen is gevraagd of er nog onderwerpen of handhavingsmiddelen ontbreken, en welke van de handhavingsmiddelen het belangrijkste zijn om te onderzoeken op effectiviteit. De oordelen van deze experts, tezamen met wat er bekend is over de relaties tussen de handhavingsmiddelen en verkeersveiligheid, vormden de basis voor een selectie. Hieruit zijn drie onderwerpen naar voren gekomen: selectief drugstoezicht, de aanpak van regelmatige overtreeders en de aanpak van bromfietsoverlast. Deze drie onderwerpen zijn vergeleken met de aandachtspunten die bij aanvang van het project waren geformuleerd: de nodale oriëntatie, informatiegestuurd verkeerstoezicht en regelmatige overtreeders. De

vergelijking toonde aan dat een van de handhavingsonderwerpen, de aanpak van bromfiets- en scooteroverlast, de drie aandachtspunten in zich verenigt. Deze aanpak is geselecteerd om verder te onderzoeken.

Summary

Which enforcement methods can be studied regarding their effectiveness? Inventory and selection for effect studies

The police enforces different types of traffic behaviour. The effects of some enforcement actions are known, others we know little about. This report presents an inventory of the different methods of traffic enforcement. The report results in a selection of types of enforcement actions about which too little is known so far, and the effects of which can be investigated. This is necessary for deciding which issues should be included in future research.

This study first made an inventory of the enforcement methods that are used by the police. The selection was made in two different ways. First literature and expert knowledge were used to determine what we know of the safety effects of different enforcement methods. Next a number of enforcement experts were consulted.

Three issues received special attention when the inventory was made, because they people who are active in the area of enforcement indicated that these are relevant. Firstly, it was specifically investigated whether the enforcement methods were suitable for use in a nodal orientation. This involves police enforcement being concentrated at junctions (nodes) where flows of people, goods, money, and information meet. The focus is not on one topic; different topics are combined – this is also the case for topics that are not part of traffic enforcement, but can be observed in traffic. Secondly, it was investigated whether information-based traffic enforcement goes together with the enforcement methods that were discussed above. This means that the police carry out enforcement in times and places where the greatest safety gains can be achieved, and adjust the efforts on the basis of topical information. Thirdly, it was investigated whether the enforcement methods discussed above pay special attention to dealing with repeat offenders.

The inventory was based on the five so-called HelmGRAS spearheads: helmet, safety belt, red light, alcohol and speed. The spearhead 'helmet' is to be interpreted as 'mopeds in general' and the spearhead 'alcohol' as 'alcohol and drugs'. Furthermore, two extra subjects that are considered relevant have been chosen: aggressive traffic behaviour and a location-oriented approach. Each subject can be tackled using specific enforcement methods.

The subjects and the enforcement methods were presented to several experts who are active in the enforcement area. They were asked if any subjects or enforcement methods were missing on the list, and which of the enforcement methods are most important to investigate for effectiveness. The judgements of the experts, together with what is known about the relations between the enforcement methods and road safety, were the basis for a selection. This resulted in three subjects: selective drugs enforcement, dealing with repeat offenders, and the enforcement of moped inconvenience. These three subjects were compared with the points of special interest that

were formulated at the start of the project: nodal orientation, information-guided traffic enforcement, and multiple offenders. The comparison showed that one of the enforcement issues, dealing with moped and scooter inconvenience, combines the three points of interest. This is the approach that was selected for further research.

Inhoud

Lijst van afkortingen	8	
1. Inleiding	9	
1.1. Achtergrond	9	
1.2. Aandachtspunten	10	
1.2.1. De nodale oriëntatie	10	
1.2.2. Informatiegestuurd handhaven	10	
1.2.3. Regelmatige overtreeders	11	
1.3. Onderzoeksvragen	11	
1.4. Gebruikte terminologie	12	
1.5. Aanpak	12	
1.6. Leeswijzer	14	
2. Inventarisatie: speerpunten	15	
2.1. Helm (bromfietzers)	15	
2.1.1. Aanpak bromfiets- en scooteroverlast	15	
2.2. Gordel	18	
2.2.1. Handhaving op gordeldracht	18	
2.3. Rood licht	20	
2.3.1. Handhaving op roodlichtnegatie	20	
2.4. Alcohol	22	
2.4.1. Handhaving op alcohol in het verkeer	22	
2.4.2. Handhaving op drugs in het verkeer	24	
2.5. Snelheid	25	
2.5.1. Vaste snelheidscamera's	25	
2.5.2. Mobiele snelheidscontroles met radar	27	
2.5.3. Lasergun	29	
2.5.4. Videowagen	31	
3. Inventarisatie: overige onderwerpen	34	
3.1. Agressief verkeersgedrag	34	
3.1.1. Aanpak regelmatige overtreeders	34	
3.1.2. Automatische kentekenherkenning (ANPR)	36	
3.2. Locatiegerichte aanpak	38	
3.2.1. Gebiedsscan	38	
3.2.2. Aanpak subjectieve verkeersonveiligheid	39	
4. Selectie van handhavingsmiddelen	42	
4.1. Interviews	42	
4.2. Selectie	42	
4.3. Keuze voor toekomstig onderzoek	44	
4.4. Conclusie	44	
Literatuur	46	
Bijlage 1	Interviewverslagen	51
Bijlage 2	Beschrijving van te onderzoeken handhavingsstrategieën	57
Bijlage 3	Bromfietsprojecten	60

Lijst van afkortingen

ANPR	Automatic Number Plate Recognition / Automatische kentekenherkenning
ASO	aanpak scooteroverlast
BRON	Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland
BSH	Bureau Slachtofferhulp
CIE	Criminele Inlichtingen Eenheid
CJIB	Centraal Justitieel Incassobureau
DHD	Dutch Hospital Data
GGD	Gemeentelijke Gezondheidsdienst
HelmGRAS	helm, gordel, rood licht, alcohol, snelheid
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
KLPD	Korps Landelijke Politiediensten
LMR	Landelijke Medische Registratie
LP	Landelijk Parket
MAIS	Maximum Abbreviated Injury Scale
OM	Openbaar Ministerie
TSV	Team subjectieve verkeersonveiligheid
VHT	(regionaal) verkeershandhavingsteam
VROS	Video Registratie Onopvallende Surveillance
WODC	Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum van het Ministerie van Justitie

1. Inleiding

1.1. Achtergrond

Het verkeer is het belangrijkste contactpunt tussen politie en burger: 80% van de boetes wordt uitgeschreven in het verkeer. Behalve uit het uitschrijven van boetes bestaat contact tussen politie en burger ook uit aanspreken, waarschuwen en belonen. Doordat het verkeer het belangrijkste contactpunt is, wordt het beeld dat de burger heeft van de politie grotendeels hierdoor bepaald. Reden temeer om te zorgen dat dit contact goed verloopt. Dit geldt voor de reguliere politie, die regelmatig handhaaft in het verkeer als onderdeel van de reguliere surveillance, maar vooral voor de regionale verkeershandhavingsteams (VHT's), die de verkeershandhaving als voornaamste taak hebben. De VHT's vormen dus een soort visitekaartje van de politie. Hoewel de beeldvorming belangrijk wordt geacht, kan verkeershandhaving niet altijd op begrip van de burger rekenen. Voor alcoholcontroles bestaat over het algemeen voldoende draagvlak, maar vooral voor bepaalde vormen van snelheidshandhaving bestaat minder steun (Intomart, 2010). Dat komt onder andere doordat mensen het idee hebben dat deze vorm van verkeershandhaving niet tot doel heeft om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar om de staatskas te spekken. Op zichzelf beschouwd is dit geen vreemde gedachte: er komt jaarlijks circa zeventien miljoen euro aan verkeersboetes binnen (Moolenaar, Zuidema & Boer, 2011) en deze opbrengsten worden generiek ingezet en niet specifiek voor de mobiliteitssector. Tevens is bekend dat het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) onderzoek heeft uitgevoerd om te achterhalen waarom de opbrengsten uit verkeersboetes in recente jaren achterblijven bij de begrotingen van het Ministerie van Justitie (Moolenaar, Zuidema & Boer, 2011; Wilms, Blankers & Frierson, 2011). Dit suggereert in elk geval dat er ook een financiële motivatie is om te handhaven en niet alleen de motivatie om de verkeersveiligheid te verbeteren, die in publieke uitingen wordt benadrukt.¹ Dat neemt niet weg dat verkeershandhaving aantoonbaar de verkeersveiligheid bevordert.

Om het draagvlak voor verkeershandhaving te vergroten, is het goed te onderstrepen dat de verkeershandhaving (ook) effectief is in het bevorderen van de verkeersveiligheid. Om dat te kunnen doen is meer kennis nodig over welke vormen van verkeershandhaving het meest effectief zijn. De SWOV wil in 2012 onderzoek doen naar de effectiviteit van een of meer vormen van verkeershandhaving. Het voorliggende onderzoek beoogt te inventariseren welke handhavingsmiddelen de politie op dit moment toepast en welke van deze middelen op effectiviteit kunnen worden onderzocht. Het sluit daarmee aan op het rapport *Verkeershandhaving in ontwikkeling* (Goldenbeld, Aarts & Mathijssen, 2010). Waar in dat rapport algemene kennisvragen werden geïnventariseerd, wordt in dit rapport naar specifieke handhavingsmiddelen gekeken. Het huidige rapport mondt dan ook uit in concreet uitgewerkte plannen voor onderzoek.

¹ Zie bijvoorbeeld <http://www.infopolitie.nl/index.php/informatie-over-de-politie/2448-minister-politie-moet-blij-zijn-met-hoge-boetes>.

Effectiviteitsonderzoek naar verkeershandhaving dient twee doelen. Ten eerste kan de politie informatie over effecten van verkeerstoezicht gebruiken in haar communicatie rondom handhaving, om zo het draagvlak te vergroten: waarom doen we dit? Dit komt mogelijk de naleving ten goede. Ten tweede kan de kennis over effecten van handhaving ook op een directe manier worden gebruikt, in de keuze voor bepaalde strategieën (locatie, doelgroep, moment).

1.2. Aandachtspunten

In het onderzoek staat een aantal specifieke aspecten van verkeershandhaving centraal: de nodale oriëntatie, informatiegestuurde handhaving en regelmatige overtreeders. Deze accenten zijn gelegd omdat eerdere gesprekken met personen in het handhavingsveld (Goldenbeld, Aarts & Mathijssen, 2010) aantoonde dat deze onderwerpen relevant worden geacht.

1.2.1. De nodale oriëntatie

Bij de inventarisatie is onder andere gekeken of handhavingsmiddelen passen in de nodale oriëntatie. Kort gezegd betekent de nodale oriëntatie dat politiecontroles worden geconcentreerd op knooppunten (nodes) van stromen mensen, goederen, geld en informatie, waarbij niet op één onderwerp wordt gefocust (bijvoorbeeld alcoholovertredingen), maar verschillende onderwerpen worden gecombineerd. Daarmee wordt ook bedoeld: niet alleen verkeersovertredingen, maar ook andere overtredingen die in het verkeer aan het licht kunnen komen. Zo kan de politie bij grootschalige verkeerscontroles bijvoorbeeld kijken naar openstaande boetes en ontweken andere straffen, transport en smokkel van drugs, illegaal verblijf in Nederland, openstaande belastingschulden, rijden in een gestolen voertuig, rijden zonder rijbewijs, verboden wapenbezit, ernstige voertuiggebreken en milieumisdrijven.

De nodale oriëntatie is een nieuwe benadering die de politie heeft voorgesteld. Het doel is niet per se de verkeersveiligheid te verbeteren, maar vooral om *via* verkeerscontroles andere feiten op te sporen. Toch kan de verkeersveiligheid wel degelijk van deze aanpak profiteren. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de controles die de politie uitvoert om overlast door scooters en brommers aan te pakken. Tijdens deze controles kan een bromfietser staande worden gehouden vanwege lawaai of overlast en tegelijkertijd worden gecontroleerd op feiten die gerelateerd zijn aan verkeersveiligheid, zoals helmdracht of constructiesnelheid.

1.2.2. Informatiegestuurd handhaven

Een tweede aandachtspunt in dit onderzoek is informatiegestuurd handhaven. Dit houdt in dat de politie op plaatsen en tijdstippen handhaaft waar de grootste veiligheidswinst te behalen is en dat ze haar inzet op basis van actuele informatie tussendoor bijstuurt. Op deze manier gebruikt de politie de informatie als basis voor sturing, maar de uitvoering van de handhavingstaak levert ook zelf weer nieuwe informatie op. Over informatie als sturingsmechanisme wordt in de *Strategische nota politieverkeerstaak 2010-2012* het volgende gezegd:

“Daartoe verzamelt de politie op elk moment informatie, niet in de laatste plaats in het brandpunt van de mobiele samenleving, over verkeersonveiligheid, maar ook over criminaliteit in het algemeen en transportcriminaliteit in het bijzonder. Die informatie dient beschikbaar te zijn voor de gehele organisatie, óók binnen andere domeinen en in sommige gevallen zelfs voor ketenpartners. Anderzijds heeft ook de politie in het verkeer een dringende behoefte aan informatie, waarmee ze haar taak ten aanzien van veiligheid optimaal kan uitvoeren. Relevant is te komen tot een opsomming van informatieproducten die in het kader van verkeersveiligheid en -leefbaarheid van belang zijn, zoals analyse van de voor handhaving onmisbare kenmerken en oorzaken van verkeersongevallen, voertuigtechnische informatie ten behoeve van opsporing en een Criminaliteitsbeeldanalyse Verkeer en Vervoer. Daarnaast is persoons-, groeps-, omgevings- en gedragsinformatie relevant” (vts Politie Nederland, 2009: 15).

De gedachte achter informatiegestuurd handhaven is dus niet alleen dat de verkeershandhaving op basis van informatie plaatsvindt, maar ook dat verschillende typen informatie (verkeersgerelateerd of niet) worden gecombineerd. Hier is dus een link te zien met de nodale oriëntatie.

Goldenbeld, Aarts & Mathijssen (2010) noemen als een belangrijke kennisvraag de vraag op welke manier informatiegestuurde handhaving het beste uitgewerkt kan worden. Binnen de huidige inventarisatie wordt expliciet gezocht naar die handhavingsstrategieën waarmee de politie deze sturing op basis van informatie bewust uitoefent. Deze strategieën kunnen in de onderzoeksfase worden afgezet tegen strategieën waarin dat niet bewust gebeurt. Waar eerder dus werd gezocht naar algemene kennisvragen, biedt dit rapport de opstap naar daadwerkelijk onderzoek.

1.2.3. *Regelmatische overtreders*

Een derde aandachtspunt vormen de regelmatische overtreders. Deze groep wordt ook wel gevat onder de noemers ‘veelplegers’, ‘verkeersshuffers’ of ‘notoire overtreders’. In dit project kiezen wij voor de meer neutrale term ‘regelmatische overtreders’. Het enige kenmerk van deze groep is dat zij bepaalde overtredingen (verkeersgerelateerd, maar vermoedelijk ook buiten het verkeersdomein) herhaaldelijk begaan. Deze groep is vooral van belang omdat voertuigen waarmee veel (snelheids)overtredingen zijn geconstateerd onevenredig vaak bij ongevallen zijn betrokken (Goldenbeld et al., 2011). Hoewel voertuigen niet synoniem zijn met personen, zullen niet alle overtredingen met één voertuig door verschillende personen zijn gepleegd. Daarom kan op basis van dit onderzoek toch worden aangenomen dat personen die vaak bekeuringen krijgen ook vaker bij ongevallen betrokken zijn. In de inventarisatie worden verschillende middelen op een rijtje gezet die deze specifieke groep adresseren. Van deze middelen wordt bepaald of er al kennis beschikbaar is over het effect op de verkeersveiligheid. Indien dit onvoldoende is, wordt bekeken of, en zo ja op welke wijze, dit effect bepaald kan worden.

1.3. **Onderzoeksvragen**

De volgende onderzoeksvragen staan in dit rapport centraal:

- Welke middelen voor verkeershandhaving past de politie op dit moment toe?
- Van welke handhavingsmiddelen weten we nog onvoldoende over de relatie met verkeersveiligheid?
- Welke handhavingsmiddelen kunnen op hun effectiviteit worden onderzocht?

Bij elk van deze vragen wordt ook de relatie met de nodale oriëntatie, informatiegestuurd handhaven en regelmatige overtreders aangegeven. Er wordt in deze studie nog geen antwoord gegeven op de vraag op welke middelen de politie zou moeten inzetten, of welk middel in welke context het meest effectief is. Dit rapport is nog slechts een inventarisatie. Het is nadrukkelijk de bedoeling dat deze inventarisatie uiteindelijk leidt tot onderzoek waarin daadwerkelijk wordt gekeken naar de effectiviteit van één of meer handhavingsmiddelen.

1.4. Gebruikte terminologie

In het rapport worden verschillende termen gebruikt die allemaal, op een iets andere manier, met handhaving te maken hebben. In deze paragraaf geven we hier een toelichting op.

Speerpunten of onderwerpen

Speerpunten en onderwerpen (of thema's) zijn gedragingen, groepen of locaties waar de handhaving zich op kan richten. We onderscheiden in dit rapport vijf speerpunten: helm, gordel, rood licht, alcohol, snelheid (HelmGRAS). Tevens onderscheiden we twee onderwerpen die niet onder de speerpunten vallen maar wel relevant zijn: agressieve overtreders en locatiegerichte handhavingsmiddelen. Dit laatste thema lijkt van een iets andere orde te zijn dan de andere vier, maar ook hierbij gaat het om een groep middelen die op hetzelfde probleemgebied gericht is (namelijk probleemlocaties).

Handhavingsmiddelen

Handhavingsmiddelen zijn aanpakken die de politie tot haar beschikking heeft om de verkeersregels te handhaven. Het betreft specifieke instrumenten zoals alcoholcontroles of flitspalen. In sommige gevallen wordt er onder handhavingsmiddelen ook een iets globalere aanpak verstaan. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de aanpak van bromfietsoverlast, of bij handhaving op gordeldracht. Dit is in feite een combinatie van middelen. Wanneer sprake is van een dergelijke verbreding, hebben we het over 'methode'.

Strategische overwegingen

Strategische overwegingen hebben betrekking op de manier waarop handhavingsmiddelen worden toegepast. Hier zijn allerlei keuzes in te maken: de handhaving kan informatiegestuurd zijn of niet (ga je bijvoorbeeld controleren op tijden of locaties waar veel overtreders zijn te verwachten, of op tijden of locaties waar veel ongevallen gebeuren?), aselect of niet (heeft iedereen een even grote kans om gecontroleerd te worden?) en kan gericht zijn op algemene of specifieke preventie. Strategische overwegingen worden gegeven per thema (bijvoorbeeld: wat is er te zeggen over de manier waarop snelheidstoezicht wordt uitgevoerd?) en ook per handhavingsmiddel.

1.5. Aanpak

Inventarisatie

De inventarisatie is als volgt uitgevoerd: eerst is met een aantal deskundigen binnen de SWOV een lijst opgesteld van mogelijke handhavingsmiddelen. Het betreft in de handhavingspraktijk vaak toegepaste vormen van verkeerscontroles met specifieke onderliggende (impliciete of expliciete)

doelstellingen en uitvoeringsrichtlijnen. Deze middelen zijn gegroepeerd rondom de vijf HelmGRAS-speerpunten: helm, gordel, rood licht, alcohol, snelheid. Daarnaast zijn nog twee thema's benoemd die niet onder de speerpunten vallen maar toch relevant zijn: agressief rijgedrag en locatie-gerichte handhavingsmiddelen. Deze thema's zijn van iets andere aard dan de vijf speerpunten.

Bij elk thema is een korte toelichting gegeven op strategische keuzes die kunnen worden gemaakt: bijvoorbeeld op straat bekeuren (reactief) versus vooraf inzetten op minder overtredingen (proactief). Specifieke strategische overwegingen kwamen bij de bespreking van de handhavingsmiddelen aan de orde.

Vervolgens is elk handhavingsmiddel nader uitgewerkt. Daarbij wilden we drie dingen in kaart brengen: ten eerste de aard en achtergrond van het handhavingsmiddel, ten tweede de manier waarop het middel wordt toegepast (strategische overwegingen) en ten derde nut, noodzaak en mogelijkheden voor effectiviteitsonderzoek. Daarbij werd ook specifiek gekeken naar de eerder genoemde accenten van nodale oriëntatie, informatiegestuurde handhaving en regelmatige overtredders. Het doel was om die handhavingsmiddelen te identificeren die geschikt zijn om in een effectiviteitsstudie te onderzoeken.

De volgende vragen zijn bij de bespreking van elk handhavingsmiddel aan bod gekomen:

- Wat is de aard van het handhavingsmiddel?
- Op welke manier wordt het handhavingsmiddel toegepast (strategische overwegingen)? Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de volgende vragen: Is de toepassing informatiegestuurd? Is de handhaving gericht op algemene of op specifieke preventie? Op welk gedrag is de handhaving gericht? Is er sprake van select of aselekt toezicht?
- Kan dit handhavingsmiddel worden ingezet om regelmatige overtredders aan te pakken?
- Wat is de relevantie voor de verkeersveiligheid?
- Is er al iets bekend over effectiviteit?
- Hoe kan dit handhavingsmiddel in een veldstudie op effectiviteit/efficiëntie worden onderzocht?

Interviews

Nadat de middelen op deze manier waren uitgewerkt, werden interviews gehouden met leden van het Landelijk Parket Team Verkeer, de Politieacademie en een regionaal verkeershandhavingsteam (VHT). Tijdens deze interviews stonden de volgende vragen centraal:

- Is het onderscheid tussen nodale aanpak en speerpuntenaanpak waardevol?
- Is er behoefte aan kennis over effectiviteit van handhavingsmiddelen, en zo ja welke?
- Zijn er middelen die nog niet in het memo genoemd zijn?

Ten slotte is op basis van de inventarisatie, de interviews en aanvullende literatuur een selectie gemaakt van handhavingsmiddelen die op effectiviteit kunnen worden onderzocht. Van de meest kansrijke van deze middelen voor onderzoek is een onderzoek naar de effectiviteit ervan in meer detail

uitgewerkt. Omdat het hier een onderzoeksplan betreft dat niet direct te maken heeft met de centrale onderzoeksvragen, is dit in de bijlage te vinden.

1.6. **Leeswijzer**

Hoofdstuk 2 bespreekt de vijf HelmGRAS-speerpunten en de bijbehorende handhavingsmethoden. *Hoofdstuk 3* gaat in op de andere twee onderwerpen: agressief rijgedrag en locatiegerichte handhavingsmiddelen. Ook daarin bespreken we per onderwerp de handhavingsmiddelen die de politie tot haar beschikking heeft. In *Hoofdstuk 4* worden de handhavingsmiddelen geselecteerd waarvoor effectiviteitsonderzoek het meest relevant is. Dat wordt gedaan op basis van interviews met vier deskundigen en een vergelijking van de handhavingsmiddelen die in de *Hoofdstukken 2* en *3* besproken zijn.

2. Inventarisatie: speerpunten

Dit hoofdstuk bevat een inventarisatie van de middelen die de politie toepast als het gaat om verkeershandhaving. Deze middelen zijn ingedeeld naar de vijf speerpunten volgens HelmGRAS: helm, gordel, rood licht, alcohol en snelheid. Twee speerpunten zijn wat breder getrokken: binnen 'helm' bespreken we bromfietsproblematiek in het algemeen en binnen 'alcohol' bespreken we ook drugs. Dit omdat in het rapport van Mesken, Goldenbeld & Vlakveld (2011) is gebleken dat er behalve de speerpunten ook bredere thema's onderscheiden kunnen worden die nadrukkelijk verkeerstoezicht vragen. Aan de speerpunten kunnen verschillende handhavingsmiddelen worden gekoppeld. Deze bespreken we aan de hand van de punten die in *Paragraaf 1.5* zijn opgesomd. Voor elk van de middelen beschrijven we ook welke (strategische) keuzen kunnen worden gemaakt bij de inzet. Speciale aandacht krijgen de drie aandachtspunten die in de inleiding worden benoemd: de nodale oriëntatie, informatiegestuurde handhaving en regelmatige overtreeders.

2.1. Helm (bromfietzers)

Een strategische overweging bij de handhaving van veilig bromfietsgedrag kan zijn: de vraag of je je handhaving richt op locaties en tijdstippen waarop je iedereen staande houdt die voorbijkomt (aselect) of gericht personen eruit pikt op basis van rijgedrag of uiterlijke kenmerken (select). Daarbij kan gekeken worden naar verkeersovertredingen alleen, of ook naar andere vormen van overlast of criminaliteit.

2.1.1. Aanpak bromfiets- en scooteroverlast

Omschrijving van de handhavingmethode

Bromfietscontroles worden vaak ingezet als antwoord op het algemene probleem van bromfiets- of scooteroverlast. Bromfietsoverlast kan het volgende omvatten: grove snelheids- en geluidsovertredingen, scootergerelateerde misdrijven, openbareordeproblematiek in de wijken, illegaal racen en technische aspecten zoals constructiesnelheid. Overigens worden de termen 'bromfietsoverlast' en 'scooteroverlast' vaak door elkaar gebruikt. Het gaat in dit rapport om overlast door gebruik van beide typen voertuigen.

In een aantal publicaties worden recente projecten beschreven die gericht zijn op onveilig en overlast veroorzakend gedrag van bromfietzers en scooterrijders (Van Vliet & Verduijn, 2005; Twisk, Vlakveld & Commandeur, 2007; Damen, 2007; Fellingier, 2008). In *Bijlage 3* is een beschrijving opgenomen van deze verschillende projecten. Op basis van de literatuur concluderen we dat het bestrijden van bromfietsoverlast vaak bestaat uit een gecombineerde aanpak van verschillende elementen: geïntensiveerd toezicht, speciale communicatie met de doelgroep en het gebruik van harde straffen (bijvoorbeeld de bromfiets in beslag nemen) of alternatieve straffen (zoals de leerstraf 49cc: een educatief programma met praktijklessen en groepsdiscussies). Verderop in deze paragraaf is een lijst opgenomen met elementen van de methode.

Strategische overwegingen: op welke manier wordt deze methode toegepast?

De feitelijke uitvoering van controles wordt bijna altijd voorafgegaan door een lokale probleemanalyse waarin klachten van burgers en gegevens en ervaringen van politie over het probleemgedrag worden gebundeld (Van Vliet & Verduijn, 2005). Er is dus sprake van informatiegestuurd handhaven. De controles zijn vaak select in de zin dat ze zich richten op specifieke doelgroepen of locaties en aselect in de zin dat ze onaangekondigd zijn. Er is vaak een standaardwerkwijze van controleren (statisch), maar die werkwijze kan wel na tussentijdse evaluatie worden gewijzigd (Fellinger, 2008).

Kan deze methode worden ingezet om regelmatige overtreders aan te pakken?

Met voorafgaande probleemanalyse, waarin zowel ervaringen en gegevens van politie als klachten van burgers worden meegenomen, is vaak wel bekend welke 'groepen' bromfietzers waar en wanneer voor problemen zorgen. De inzet kan daarop worden aangepast (Van Vliet & Verduijn, 2005).

Wat is de relevantie voor de verkeersveiligheid?

Brom- en snorfietzers lopen een relatief groot risico om slachtoffer te worden van een ongeval. Dat komt voornamelijk door de hoge rijsnelheid in verhouding tot de kwetsbaarheid van de berijders (SWOV, 2009). De cijfers van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en Dutch Hospital Data (DHD),² geven een beeld van de omvang van de verkeersonveiligheid. In het jaar 2009 is de werkelijke omvang van ernstige verkeersgewonden onder bromfietzers geschat op bijna 2.700. In 2009 waren er 29 geregistreerde verkeersdoden onder bromfietzberijders en 664 geregistreerde verkeersgewonden. Tevens waren er in 2009 zeven geregistreerde verkeersdoden en iets meer dan tweehonderd geregistreerde ernstig verkeersgewonden met bromfietser als tegenpartij.

Is er al iets bekend over de effectiviteit?

De bromfietzprogramma's Easy Riders en Effe Chillen leidden geen van beide tot een significante verbetering in het gedrag (Twisk, Vlakveld & Commandeur, 2007). De bromfietzprogramma's richtten zich op een vrijwel identieke doelgroep, maar ieder met een eigen benadering: Effe Chillen de meer emotionele en Easy Riders de meer verstandelijke. Beide benaderingen resulteerden niet in significante effecten. De onderzoekers geven als verklaring dat beide programma's fysiek de bromfietzers niet weten te bereiken, en dat de groep die wel bereikt wordt mentaal 'niets met bromfietzen heeft'. Ervan uitgaande dat bromfietzers de centrale doelgroep vormen, laat dit resultaat zien dat bij de voorbereiding van een project dat op jonge bromfietzers is gericht, goed nagegaan moet worden waar en in welke situaties de doelgroep bereikt kan worden.

Damen (2007) beschrijft het onderzoek naar de pilot leerstraf 49cc voor bromfietzers in de gemeenten Almelo, Wierden en Enschede. De leerstraf 49cc is een cursus van vijf dagdelen voor jeugdige bromfietzers, snorfietzers en scootrijders (in het vervolg kortweg bromfietzers genoemd) die zijn geverbaliseerd omdat ze een verkeersovertreding hebben begaan die valt onder het strafrecht. Om verdere strafvervolgning en daarmee een boete van

² Verkregen via Cognos op www.swov.nl

minimaal €226,- te voorkomen, biedt de officier van justitie de geverbali-seerde jongeren aan de cursus te volgen. Primair doel van de leerstraf 49cc is ervoor te zorgen dat de jongeren op een verantwoorde manier deel gaan nemen aan het verkeer. Dit door de attitude, de competenties en daarmee het gedrag van de jongeren in het verkeer positief te beïnvloeden. Aan 56 jongeren werd voorafgaand en na de cursus een vragenlijst voorgelegd over gevaarbesef en gedrag. De evaluatie toonde aan dat de leerstraf leidt tot meer (zelfgerapporteerd) bewustzijn over de gevaren van het eigen gedrag en bewustzijn van het belang van controle over het voertuig (Damen, 2007). Ook is het percentage recidive onder deelnemers van de leerstraf minder dan tien. Er zijn plannen om de leerstraf in meer gebieden toe te passen. Zowel het onderzoek van Twisk, Vlakveld & Commandeur als dat van Damen betreft zelfgerapporteerde effecten op attitude en gedrag. Effecten op feitelijk gedrag en ongevallen zijn daarmee niet vastgesteld.

Bij bromfietsprojecten in onder meer de gemeenten Rotterdam, Haarlem, Duiven, Westervoort en Wieringermeer is gebruikgemaakt van een harde, repressieve aanpak (Van Vliet & Verduijn, 2005). Deze projecten bestonden uit intensieve, onaangekondigde controles op bromfietzers en scootrijders. Een belangrijk onderdeel daarbij was dat scooters die veel overlast veroorzaken in beslag werden genomen door de politie. De harde repressieve maatregelen tegen scooter- en bromfietrijders hadden op korte termijn een groot effect, dat wil zeggen: het overlast veroorzakende gedrag nam na herhaald controleren en eventueel ook inbeslagname van voertuigen sterk af (Van Vliet & Verduijn, 2005). De ervaring was wel dat op het moment dat er geen controle meer was, de overlast weer terugkwam.

Kan deze methode in een veldstudie op effectiviteit/efficiëntie worden onderzocht?

De huidige evaluaties zijn veelal kleinschalig (op gemeenteniveau) en een controlegroep ontbreekt meestal. Een meta-analyse van resultaten in verschillende gemeenten biedt mogelijkheden om resultaten te bundelen en om tot verdergaande conclusies te komen. Via een meta-analyse is eventueel ook mogelijk een analyse op ongevallenniveau te verrichten, mits er voldoende gemeenten participeren in het onderzoek. De SWOV zou in samenwerking met andere onderzoeksinstituten, gemeenten, politie en justitie kunnen nagaan wat de mogelijkheden zijn voor een wetenschappelijke evaluatie van een aanpak van overlast van jonge bromfietzers. Het is aan de gemeenten en politie zelf om concreet invulling te geven aan een dergelijke aanpak. Indien er voldoende gemeenten, of zelfs een of meer regio's, zijn die over langere tijd met een bepaalde aanpak willen werken, zou dat gelegenheid kunnen bieden voor een wetenschappelijke evaluatie.

Een dergelijke evaluatie zou bij voorkeur ook inzicht moeten bieden in de werkzame elementen van gehanteerde methoden. Op basis van de geïnventariseerde literatuur (Twisk, Vlakveld & Commandeur, 2007; Damen, 2007; Van Vliet & Verduijn, 2005; Fellingner, 2008) kan een aantal elementen van een aanpak van bromfietzers worden benoemd:

- algemene communicatie/contacten richting jeugd;
- identificatie/benadering groepen versus individuen;
- educatie op scholen;
- contacten met ouders;
- samenwerking politie, scholen, jeugdhulpverlening;
- combineren van informatie/dossiervorming politie en andere instanties;

- inzet van speciale teams voor jonge bromfietzers;
- opzet/focus van controles op bromfietzers;
- gebruik van beloningen jonge bromfietzers;
- maatregelen in sanctiesfeer, bijvoorbeeld ASO-aanpak/HALT/afspraken politie en justitie;
- evaluatie/monitoring.

Het is mogelijk om een of meer van deze elementen te onderzoeken in een meta-analyse dan wel in een meer kwalitatief gerichte procesevaluatie.

Kan deze methode worden gezien als passend binnen de nodale oriëntatie of binnen de speerpuntenaanpak?

Bij een aantal bromfietsprojecten staat de benadering van bromfietzers in het teken van verschillende doelen: het verminderen van verkeers- onveiligheid, het verminderen van criminaliteit en het verminderen van overlast. De aanpak kan dan opgevat worden als 'nodaal' in de zin van 'verschillende doelen bedienend'. De SWOV zou zich daarbij kunnen richten op de evaluatie van effecten op verkeersgedrag dat relevant is voor verkeersveiligheid, en op objectieve of subjectieve verkeersveiligheid. Een samenwerkingspartner zou zich meer kunnen richten op effecten op crimineel gedrag.

2.2. Gordel

Strategische overwegingen bij gordeltoezicht zijn vooral gelegen in het kiezen van die voertuigen of doelgroepen waarvan men weet dat de gordeldracht achterblijft. Denk aan bestuurders van bestelauto's en passagiers op de achterbank.

2.2.1. Handhaving op gordeldracht

Omschrijving van de handhavingmethode

In 2010 hebben de VHT's ongeveer 55.000 uur gecontroleerd op gebruik van de autogordel. Door deze controle zijn ongeveer 31.000 mensen bekeurd omdat zij geen gordel gebruikten. Het politietoezicht op gordelgebruik is de laatste jaren sterk afgenomen. In 2006 werd nog bijna 84.000 uur gecontroleerd op gordelgebruik. Dit leverde een bekeuring op voor ruim 71.000 personen. De reguliere politie handhaaft ook op het gebruik van de gordel. Gegevens over inzeturen zijn hiervoor echter niet bekend, omdat de politie deze controles tijdens de reguliere surveillance uitvoert.

Strategische overwegingen: op welke manier wordt deze methode toegepast?

Gordelcontroles worden zowel door de VHT's als door de reguliere politie toegepast. Inmiddels is er informatie beschikbaar over die deelgroepen waar het gordeldrachtpercentage nog wat achterblijft en waar dus winst te behalen valt. Het betreft bestuurders van bestelauto's en autopassagiers op de achterbank (Mesken, Goldenbeld & Vlakveld, 2011). In hoeverre de politie deze informatie inmiddels gericht gebruikt om de controles effectiever in te zetten, is niet bekend.

Kan deze methode worden ingezet om regelmatige overtreeders aan te pakken?

Er wordt wel eens gezegd: iedereen draagt de gordel behalve degenen die bij ongevallen betrokken zijn. Dit suggereert dat mensen die geen gordel dragen ook anderszins een riskantere rijstijl hebben of ook andere verkeersovertredingen begaan. Inderdaad toonden Şimşekoğlu & Lajunen (2009) aan dat het dragen van de gordel negatief samenhangt met verkeersovertredingen zoals te hard rijden. In hoeverre gordelcontroles geschikt zijn om regelmatige overtreeders aan te pakken is daarmee nog niet duidelijk; daarvoor is nodig dat er, wanneer een automobilist staande wordt gehouden, ook tegelijkertijd wordt gekeken naar andere gedragingen.

Wat is de relevantie voor de verkeersveiligheid?

Het dragen van de gordel verlaagt – evenals de helm – de kans op letsel als een ongeval eenmaal heeft plaatsgevonden. Het is in die zin een maatregel gericht op de secundaire veiligheid (het verminderen van de kans op letsel) en niet op de primaire veiligheid (het verminderen van de kans op een ongeval).

Is er al iets bekend over de effectiviteit?

Het dragen van de gordel is in de jaren zeventig van de vorige eeuw in bijna alle Europese landen verplicht gesteld (SWOV, 2010). Dat betekent niet dat de gordel in gelijke mate gedragen wordt in deze landen, voornamelijk omdat de mate van handhaving op dit gedrag sterk verschilt. Het dragen van de gordel voor in de auto kan de kans op een dodelijke afloop van het ongeval verminderen met 40% en de kans op ernstig letsel met 25%. Achterin zijn deze percentages respectievelijk 30% en 20% (SWOV, 2010). Het is niet precies bekend hoeveel slachtoffers er vallen als passagier voorin en als passagier achterin. De ongevallenregistratie BRON maakt alleen onderscheid tussen bestuurder en passagier. Op basis van bezettingspercentages schatten Wijnen, Mesken & Vis (2010) dat van de 337 doden die in 2005 onder auto-inzittenden geregistreerd werden, 24 op de achterbank zaten (circa 7%).

Het gaat bij bovengenoemde cijfers dus om de effectiviteit van de gordel als maatregel, en niet om de vraag hoe groot het risico is om de gordel niet te dragen. Echter, als gekeken wordt naar de methode waarmee de schatting is bepaald (Evans, 1986a) dan kan dit rechtstreeks worden terugvertaald naar risico. Er wordt volgens deze methode namelijk gekeken naar twee sets van ongevallen: één waarbij de bestuurder in de gordel zat en de passagier niet, en één waarbij de bestuurder niet in de gordel zat en de passagier ook niet. De verhouding tussen het aantal doden binnen de groep bestuurders die *wel* in de gordel zitten en de groep passagiers die niet in de gordel zitten, wordt nu vergeleken met de verhouding tussen het aantal doden binnen de groep bestuurders die *niet* in de gordel zitten en de groep passagiers die niet in de gordel zitten. Het verschil tussen deze twee sets is de effectiviteit van de gordel – of het risico van het niet dragen van de gordel.

De effectiviteitsdata zoals vermeld in de SWOV-factsheet (SWOV, 2010) en in Wijnen, Mesken & Vis (2010) zijn gebaseerd op tamelijk oude cijfers (Evans, 1986b; 1991). Een recentere studie (Cummings, Wells & Rivara, 2003) laat echter vergelijkbare cijfers zien. Elvik et al. (2009) komen ook tot vergelijkbare schattingen: gordeldracht voorin reduceert de kans op

overlijden en de kans op ernstig letsel met 45% en gordeldracht achterin reduceert de kans op zowel overlijden als ernstig letsel met 25%. Glassbrenner & Starnes (2009) schatten de effectiviteit van de gordel voorin als het gaat om de kans op overlijden op 37% als er geen airbag is, en op 44% als er wel een airbag is.

Kan deze methode in een veldstudie op effectiviteit/efficiëntie worden onderzocht?

Het kan, maar het is niet zo relevant omdat het gordeldraagpercentage al vrij hoog is. Bovendien zijn nieuwe auto's in Nederland al vrijwel allemaal met gordelverklippers uitgerust.

Kan deze methode worden gezien als passend binnen de nodale oriëntatie of binnen de speerpuntenaanpak?

De gordel is een typisch speerpunt, maar gebleken is dat gordelcontroles steeds vaker als onderdeel van de reguliere politieursurveillance worden uitgevoerd. In die zin past het goed binnen de nodale oriëntatie, maar dan moet het wel óók een aandachtspunt zijn bij grootschalige politiecontroles.

2.3. Rood licht

Bij de inzet van roodlichtcontroles betreffen de strategische overwegingen vooral de locaties die worden gekozen. Het ligt voor de hand om locaties te kiezen waar uit ongevallen of overtredingen blijkt dat de onveiligheid groot is.

2.3.1. Handhaving op roodlichtnegatie

Omschrijving van de handhavingmethode

Het toezicht op roodlichtnegatie bestaat uit handhaven op kenteken met flitspalen en mobiele controles met staandehouding. Op roodlichtnegatie door (brom)fietsers wordt niet specifiek gecontroleerd. Wel worden overtreders staande gehouden als dit tijdens een andere controle wordt geconstateerd ('bijvangst'). In augustus 2011 waren er iets meer dan zeshonderd gecombineerde roodlicht-/snelheidscamera's van het Landelijk Parket (LP) Team Verkeer (SWOV, 2011a; Weijermars & Van Schagen, 2009). De afgelopen drie jaar namen de mobiele roodlichtcontroles van de VHT's jaarlijks circa 26.000 inzeturen in beslag en leverde deze inzet jaarlijks ongeveer 15.000 overtreders op.

Strategische overwegingen: op welke manier wordt deze methode toegepast?

De inzet van roodlichtcamera's wordt besproken in een regionale stuurgroep (met vertegenwoordigers van LP Team Verkeer, wegbeheerder, politie). Deze bepaalt op basis van een ongevallenanalyse de meest geëigende kruispunten voor plaatsing van de roodlichtcamera's die het LP Team Verkeer beschikbaar stelt voor het geïntensiveerde toezicht (SWOV, 2011b). In hoeverre mobiele controles met staandehouding ook gebruikmaken van informatie over bij uitstek onveilige locaties is niet bekend.

Kan deze methode worden ingezet om regelmatige overtreders aan te pakken?

De meeste bekeuringen worden uitgeschreven omdat een roodlichtcamera een overtreding constateert. Zowel regelmatige als incidentele overtreders

worden geflitst. De strategie is dus in eerste instantie gericht op een onveilige locatie en niet specifiek op regelmatige overtreeders. Er zijn in theorie wel mogelijkheden om het middel van roodlichtcamera's meer specifiek in te zetten voor een strategie gericht op regelmatige overtreeders (zie *Paragraaf 2.5.1*).

Wat is de relevantie voor de verkeersveiligheid?

In 2007 was 'door rood licht rijden' de hoofdtoedracht van 25 van de 669 dodelijke ongevallen (3,7%) en van 335 van de 8.559 ziekenhuisgewonden (3,9%). Sinds kort wordt in de cijfers niet meer gewerkt met de term 'ziekenhuisgewonden'; in plaats daarvan wordt gekeken naar 'ernstig verkeersgewonden'. Een ernstig verkeersgewonde is een slachtoffer dat als gevolg van een verkeersongeval opgenomen is in een ziekenhuis en een letselernst, uitgedrukt in MAIS, heeft van ten minste 2. De MAIS of Maximum Abbreviated Injury Scale is een internationaal gebruikte maat om de ernst van letsel aan te duiden en is afgeleid uit de letsels die bij de patiënt gecodeerd zijn (ICD9-derived AIS; Johns Hopkins University, 1998).

In de jaren 2007-2009 hebben de verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden als gevolg van roodlichtnegatie zich ontwikkeld als in *Tabel 1*.

Slachtoffers door rood licht	2007	2008	2009
Verkeersdoden	25	24	32
Ernstig verkeersgewonden	219	199	155

Tabel 1. Slachtoffers in de jaren 2007-2009 als gevolg van roodlichtnegatie (bronnen: BRON – IenM; LMR – DHD).

De ongevallen in *Tabel 1* betreffen die gevallen waarbij duidelijk is dat een van de bestuurders door rood licht is gereden. Dit zal niet altijd duidelijk zijn. Zeker bij de gevallen waarin de bestuurder niet bewust door rood is gereden, is het moeilijk voor de politie om dit te registreren. De getallen die in *Tabel 1* zijn genoemd, lijken tamelijk laag maar zijn dus waarschijnlijk een onderschatting.

Over de risico's van door rood licht rijden door fietsers en bromfietzers is nog minder bekend. Een Vlaams onderzoek (Van Hout, 2007) toonde aan dat in 3,1% van de ongevallen waarbij een fietser betrokken was, de fietser door rood had gereden. Hoe groot het verkeersveiligheidsprobleem van fietsen door rood licht in Nederland is, is niet bekend.

Is er al iets bekend over de effectiviteit?

Onderzoek in Nederland naar de effectiviteit van roodlichtcamera's is schaars. Dat komt doordat het vaak bij het plaatsen van de camera pas mogelijk is om roodlichtnegatie te registreren. Oei et al. (1997) ondervingen dit probleem door een voormeting uit te voeren aan de hand van lussen in het wegdek. Zij onderzochten de effecten van roodlichtcamera's op overtredingsgedrag op vier verkeerskundig sterk uiteenlopende locaties (A: rechtdoorgaande weg, B: T-kruising, C: kruising, en D: toerit autosnelweg) in Amsterdam in de periode 1994-1997. Op elke locatie bleek het overtredingspercentage te dalen: op locatie A van 3% naar 1%, op locatie B van 2,5%

naar 1,3%, op locatie C van 8,2% naar 3,4%, en op locatie D van 1,6% naar 0,5%.

Een recenter onderzoek (Via Verkeersadvies, 2005) vergeleek een groot aantal kruispunten met en zonder roodlichtcamera's in Amersfoort. Hieruit bleek dat het aantal letselgevallen op kruispunten met camera's zo'n 20% lager lag dan dat op kruispunten zonder camera's. In een meta-analyse (Retting, Ferguson & Hakkert, 2003) werd geconcludeerd dat het aantal letselgevallen met 20 à 30% daalt na het plaatsen van roodlichtcamera's. Er zijn echter ook studies die geen effect laten zien, of zelfs een toename van het aantal kop-staartbotsingen (Elvik et al., 2009). De SWOV (2011b) concludeert dat er voldoende aanwijzingen zijn dat roodlichtcamera's het aantal roodlichtovertredingen en daarmee het aantal ongevallen reduceren, en dat een eventuele toename van kop-staartbotsingen kan worden tegengegaan door vroegtijdige informatie (met borden) en duidelijk zichtbare camera's.

Kan deze methode in een veldstudie op effectiviteit/efficiëntie worden onderzocht?

Dat is mogelijk. Het onderzoek van Oei et al. (1997) is het enige bekende Nederlandse onderzoek waarin een voormeting is uitgevoerd, maar dit onderzoek is al vijftien jaar oud. Het onderzoek van Via is recenter, maar in dit onderzoek is noch een voormeting noch een controlegroep betrokken. Overigens is ook op basis van buitenlands onderzoek al redelijk wat bekend over de effectiviteit van toezicht op roodlichtnegatie, dus dit onderwerp zou vermoedelijk niet als eerste in aanmerking komen voor een effectiviteitsonderzoek.

Kan deze methode worden gezien als passend binnen de nodale oriëntatie of binnen de speerpuntenaanpak?

Deze methode past binnen het speerpunt 'rood licht'.

2.4. Alcohol

Meestal wordt er bij alcoholcontroles gekozen voor locaties en tijdstippen waar de meeste overtreders zijn te verwachten (weekendnachten; nabij uitgaanscentra) en wordt vervolgens aselekt gecontroleerd: iedereen heeft evenveel kans om gecontroleerd te worden. Voor drugscontroles (voor zover die plaatsvinden) geldt ook dat de keuze voor tijd en locatie informatie-gestuurd is, maar de controles zijn wel select en vinden plaats op basis van rijgedrag en/of uiterlijke kenmerken. Dit omdat dergelijke controles erg arbeidsintensief zijn. Zie verder de specifieke handhavingsmethoden.

2.4.1. Handhaving op alcohol in het verkeer

Omschrijving van de handhavingsmethode

Het stoppen van willekeurige bestuurders voor een alcoholtest zonder enige vorm van verdenking van rijden onder invloed van alcohol vormt de basis van aselekte alcoholcontroles. In Nederland is aselekte alcoholcontrole pas opgekomen tegen het einde van de jaren tachtig. Daarvoor waren aselekte controles niet uitvoerbaar omdat de apparatuur te duur en niet betrouwbaar genoeg was, en omdat er nog gebruikgemaakt werd van de dure en tijdrovende bloedanalyse voor de bewijsvoering (Mathijssen, 2001).

Bij een aselechte alcoholcontrole worden alle autobestuurders gecontroleerd op alcoholgebruik. Er wordt dus geen voorselectie gemaakt op bijvoorbeeld geslacht of leeftijd. Bij een groot verkeersaanbod wordt steeds een willekeurige groep bestuurders naar de controle geleid en mag het overige verkeer doorrijden. Wanneer er weer voldoende capaciteit is bij de agenten, wordt een nieuwe stroom voertuigen de controle ingeleid op het moment dat de volgafstand tussen twee voertuigen dit toelaat. De grootte van het controleteam hangt mede af van de locatie, de verkeersintensiteit en het verwachte aantal aanhoudingen. Het aandeel overtreders tijdens alcoholcontroles in weekendnachten lag in de jaren 2006-2008 rond de 3% (DVS, 2009); in 2010 was het gedaald tot 2,4% (DVS, 2011).

Het doel van aselechte alcoholcontroles is voornamelijk om de subjectieve pakkans te vergroten. De controles hebben ook een positief effect op de objectieve pakkans, zolang het niveau van toezicht hoog genoeg blijft. Het jaarlijkse aantal alcoholtesten wordt geschat op ongeveer 1,2 miljoen (Veisten, Houwing & Mathijssen, 2011), waarvan verreweg het grootste deel aselekt wordt uitgevoerd.

Strategische overwegingen: op welke manier wordt deze methode toegepast?

Er wordt aselekt getest en mensen die bij de voorselectie op straat een te hoog alcoholpromillage hebben, moeten een test doen op het ademanalyseapparaat voor de wettelijke bewijsvoering.

Hoewel de alcoholcontroles aselekt zijn, vinden de meeste controles plaats op tijdstippen waarop relatief veel overtreders gepakt worden. De locaties zijn deels gebaseerd op verwachte overtreders, maar ook op de inrichting van een veilige werkplek voor de controleurs en voldoende aanbod van verkeer.

Kan deze methode worden ingezet om regelmatige overtreders aan te pakken?

In de 25 jaar dat er aselechte controle plaatsvindt zijn er uiteraard ook regelmatige overtreders gepakt. Onderzoek uit Zeeland (ADV, 2012) toont dat het percentage regelmatige overtreders hoger is onder zware overtreders. Hoewel het alcoholgebruik in weekendnachten in de laatste tien jaar is afgenomen, is het aandeel zware overtreders min of meer gelijk gebleven. Daarom is per 1 december 2011 het alcoholslot in Nederland ingevoerd. De verwachting is dat dit alcoholslot meer effect heeft op zware alcoholovertreders en daarmee waarschijnlijk ook op de groep recidivisten. Een alcoholslot wordt in Nederland opgelegd voor aangehouden overtreders met een bloedalcoholgehalte (BAG) van 1,3-1,8 promille. Voor regelmatige overtreders geldt dat ze al bij 0,8 promille in aanmerking komen voor het verplichte alcoholslot.

Wat is de relevantie voor de verkeersveiligheid?

Naar schatting is ongeveer 20% van de verkeersdoden alcoholgerelateerd (Houwing, Reurings & Bos, 2011).

Is er al iets bekend over de effectiviteit?

Verschuillende onderzoeken tonen aan dat door een toename van het aselechte toezicht het alcoholgebruik in het verkeer afneemt. De effecten van vermeerderd toezicht worden echter kleiner naarmate de handhavings-

inspanning op een hoger niveau komt. In Nederland is tussen 1988 en 2008 het aandeel alcoholovertreeders in het verkeer met 50% afgenomen. Erke, Goldenbeld & Vaa (2009) vonden op basis van een meta-analyse een gemiddelde reductie op het aantal ongevallen van ongeveer 17% (14% als rekening wordt gehouden met een publicatiebias).

Kan deze methode in een veldstudie op effectiviteit/efficiëntie worden onderzocht?

Doordat deze maatregel al 25 jaar wordt toegepast, is het voor de politie waarschijnlijk niet interessant om de effectiviteit te onderzoeken. De kennis over het effect is al aanwezig (zie Erke, Goldenbeld & Vaa 2009), en het huidige handhavingsniveau kan niet veel hoger worden zonder grote investeringen. Het is waarschijnlijk interessanter om specifieke uitvoeringsvormen van aselect toezicht eventueel in combinatie met andere vormen van toezicht te onderzoeken (zie ook Goldenbeld, Aarts & Mathijssen, 2010).

Kan deze methode worden gezien als passend binnen de nodale oriëntatie of binnen de speerpuntenaanpak?

Dit past binnen een speerpuntenaanpak.

2.4.2. Handhaving op drugs in het verkeer

Omschrijving handhavingsmethode

Doordat het testen op drugs duur en tijdrovend is, vindt er nauwelijks aselecte handhaving plaats van drugsgebruik in het verkeer. In Australië wordt er sinds 2007 een combinatie van aselect en selectief toezicht toegepast voor drugs in het verkeer, zoals dat ook voor alcohol het geval is. In Nederland wordt drugsgebruik in het verkeer alleen strafbaar gesteld op basis van artikel 8, lid 1 van de Wegenverkeerswet, waarbij aannemelijk moet worden gemaakt dat de bestuurder niet tot behoorlijk besturen in staat was. Een speekselttest zoals die in Australië en andere landen wordt toegepast, wordt naar verwachting pas in 2013 in de Nederlandse wetgeving als voorselectiemiddel opgenomen. Hiertoe wordt voorzien in het vijfde lid van artikel 8 van de Wegenverkeerswet, waarin limieten worden opgenomen voor een aantal drugs waarvan bekend is dat ze de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden.

Bij het selecteren van mensen die een drugstest moeten ondergaan kan men gebruikmaken van een selectie naar plaats en tijdstip, zoals op uitvalswegen van grote dansgelegenheden rond sluitingstijd. Men kan echter ook een selectie maken op basis van uiterlijke kenmerken van drugsgebruikers (Blencowe, Pehrsson & Lillsunde, 2010).

Selecte drugscontroles richten zich op verdachte bestuurders. Het gaat er hierbij vooral om de objectieve pakkans voor overtreeders te verhogen.

Strategische overwegingen: op welke manier wordt deze methode toegepast?

De controles op drugsgebruik in het verkeer vinden plaats op tijdstippen en locaties waarop men overtreeders verwacht. Aselecte controles vinden gezien de hoge kosten niet of nauwelijks plaats.

Kan deze methode worden ingezet om regelmatige overtredders aan te pakken?

Ja, mits de objectieve pakkans groot genoeg is.

Wat is de relevantie voor de verkeersveiligheid?

Naar schatting is ongeveer 5 tot 10% van de verkeersdoden drugs-gerelateerd (Mathijssen & Houwing, 2005). Een kosten-batenanalyse van drugstoezicht van Veisten, Houwing & Mathijssen (2010; zie ook Goldenbeld, Wesemann & Schoon, 2011) schat de reductie van het aandeel slachtoffers niet hoog in aangezien het handhavingsniveau relatief laag is ten opzichte van dat op het gebied van alcoholhandhaving. Een toename van drugshandhaving mag echter volgens ditzelfde onderzoek niet ten koste gaan van de alcoholhandhaving, aangezien dan het aantal slachtoffers als gevolg van rijden onder invloed in totaal zou toenemen.

Is er al iets bekend over de effectiviteit?

Eerste schattingen vanuit Australië laten zien dat de prevalentie van drugs in het verkeer sinds de invoering van de drugstesten is afgenomen (Boorman, 2010).

Kan deze methode in een veldstudie op effectiviteit/efficiëntie worden onderzocht?

Het lijkt ook interessant te zijn als monitoring van het effect van de nieuwe drugswetgeving in Nederland die per 1 juli 2013 van kracht zou moeten gaan.

Kan deze methode worden gezien als passend binnen de nodale oriëntatie of binnen de speerpuntenaanpak?

Dit past binnen een speerpuntenaanpak. Als ze echter deel uitmaakt van grootschalige verkeerscontroles is de methode eerder nodaal.

2.5. Snelheid

Snelheidstoezicht kan op verschillende strategische manieren worden ingezet: persoonlijk, met staandehouding of automatisch. Ook aan de keuze voor locaties kunnen strategische overwegingen ten grondslag liggen. Locaties kunnen gekozen worden vanwege het hoge verkeersaanbod, vanwege het hoge percentage overtredders of vanwege het hoge aantal ongevallen. Ook kan de keuze worden ingegeven door de wens van het publiek (subjectieve veiligheid).

2.5.1. Vaste snelheidscamera's

Omschrijving handhavingsmiddel

In Nederland staan op vaste locaties snelheidscamera's of flitspalen om snelheidsovertredingen te verminderen. Snelheidscamera's leggen snelheidsovertredingen vast, waarna voertuigeigenaren op basis van het kenteken worden geïdentificeerd. De camera's zijn meestal gekoppeld aan radar of aan lusdetectoren in het wegdek waarmee de snelheden worden gemeten. Snelheidscamera's kunnen ingebouwd zijn in de kasten van flitspalen (vaste snelheidscamera's).

Per augustus 2011 zijn er in Nederland ongeveer 1.200 camera's in beheer van het LP Team Verkeer van het Openbaar Ministerie. Hiervan zijn

ongeveer 180 digitale flitspalen, bijna 400 flitspalen met analoge camera's en iets meer dan 600 roodlicht-/snelheidscamera's.

Strategische overwegingen: op welke manier wordt dit middel toegepast?

Vaste snelheidscamera's worden geplaatst op locaties met veel snelheids-overtreders, veel ongevallen en een verondersteld verband tussen deze twee met als doel om snelheid en daarmee onveiligheid op deze locaties te verminderen. Het plaatsen van camera's is niet honderd procent een eenmalige keuze, omdat er gemonitord wordt of het nodig blijft de camera te gebruiken op een locatie. Kort samengevat worden de volgende strategieën gehanteerd voor de inzet van flitspalen (LP Team Verkeer, 2011):

- alleen op locaties op basis van vooraf geformuleerde criteria voor verkeersveiligheid;
- altijd met begeleidende communicatie;
- opvallende politiestriping op de kast bij nieuw te plaatsen flitspalen voor roodlicht- en snelheidsovertredingen;
- alleen als sluitstuk na beïnvloeden van gedrag en aanpassing van de infrastructuur;
- digitale flitspalen staan altijd aan;
- roodlichtcamera handhaaft altijd ook op snelheid;
- flitspalen bestrijken bij voorkeur alle rijstroken en indien niet mogelijk, de gevaarlijkste rijstroken;
- evaluatie van de handhaving met vaste flitspalen om de drie jaar, in verband met eventuele voortzetting.

Kan dit middel worden ingezet om regelmatige overtredders aan te pakken?

Zowel regelmatige als incidentele overtredders worden geflitst. De strategie is dus in eerste instantie gericht op een onveilige locatie. Met flitspalen wordt toezicht uitgeoefend op de totale verkeersstroom. Flitspalen zijn dus niet specifiek bedoeld voor regelmatige overtredders. Er zijn in theorie wel mogelijkheden om het middel van de digitale flitspalen meer specifiek in te zetten voor een strategie gericht op regelmatige overtredders. Indien de digitale camera's gekoppeld kunnen worden aan een databestand met kentekens van regelmatige overtredders, zou de camera in theorie wel geprogrammeerd kunnen worden om regelmatige overtredders te 'herkennen'. Het zou dan mogelijk moeten zijn om camera's informatie te laten doorgeven over wanneer en waar regelmatige overtredders vaak (en ook met een hoge snelheid) rijden. De politie zou dan op die plekken aanvullende inzet kunnen verrichten om regelmatige overtredders staande te houden.

Wat is de relevantie voor de verkeersveiligheid?

Veel maatregelen uit het Duurzaam Veilig-programma (30km/uur-gebieden, 60km/uur-gebieden, rotondes) zijn erop gericht om de snelheid op gevaarlijke punten in het verkeer te verminderen. Maatregelen aan de weg (of in het voertuig) zijn niet altijd op korte termijn te treffen en bovendien is er een kleine groep weggebruikers die ook ondanks deze maatregelen nog bewust de snelheid overtreedt. In dat verband kan toezicht via flitspalen, of ook controles met staandhoudingen, gezien worden als een aanvullende maatregel om de rijnsnelheid te beheersen en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Is er al iets bekend over de effectiviteit?

Een studie van Wilson et al. (2006) kwam op basis van 21 als goed gekwalificeerde studies uit verschillende delen van de wereld tot de conclusie dat het aantal letselongevallen met 5 tot 36% daalde op wegen en in gebieden met vaste of mobiele camera's vergeleken met wegen zonder camera's. Een latere studie van Thomas et al. (2008) die zich alleen beperkte tot studies naar de effecten van vaste camera's, kwam tot een reductie van het aantal letselongevallen met 20 à 25%. Omdat deze verschillen in bevindingen mogelijk te wijten zijn aan de verschillende effecten per type camera, maakten Erke, Goldenbeld & Vaa (2009) in hun studie onderscheid tussen vast en mobiel cameratoezicht. Voor vaste camera's werd een afname van het aantal letselongevallen van 35% gevonden en voor mobiele camera's een afname van 14%.

Mathijssen & De Craen (2004) wijzen op een mogelijk negatief neveneffect van flitspalen, namelijk een mogelijke toename van discontinuïteiten in de verkeersstroom door plotseling afremmen op locaties waar snelheidstoezicht wordt uitgeoefend. Dit is echter eerder een hypothese dan een feitelijk resultaat. Onderzoek naar dergelijke effecten is noch in Nederland noch in het buitenland uitgevoerd. Het bovenvermelde onderzoek wijst erop dat het totale effect van flitspalen positief uitvalt.

Kan dit middel in een veldstudie op effectiviteit/efficiëntie worden onderzocht?

Het algemene ongevalseffect van snelheidscamera's is wel onderzocht in studies wereldwijd. Voor Nederland zou een onderzoek naar halo-effecten uitgevoerd kunnen worden om een beter inzicht te krijgen in hoe de zichtbaarheid van camera's effect heeft op snelheidsgedrag. Daarbij zou gekeken kunnen worden naar de invloed van tijd en plaats, onregelmatigheden in verkeersstroom, wisselende zichtbaarheid van camera's en voorwaarschuwingen. Goldenbeld, Aarts & Mathijssen (2010) constateren dat er nog kennisleemten zijn als het gaat om hoe in de praktijk het snelheidstoezicht zo geloofwaardig mogelijk ingericht kan worden. Het element van de zichtbaarheid is daarbij wellicht een sleutelfactor.

Kan dit middel worden gezien als passend binnen de nodale oriëntatie of binnen de speerpuntenaanpak?

De flitspalen passen binnen de aanpak van het speerpunt 'snelheid'.

2.5.2. *Mobiele snelheidscontroles met radar*

Omschrijving handhavingsmiddel

Controles op snelheid kunnen ook worden uitgevoerd met een zogeheten radarauto met ingebouwde radar en camera. De radar zendt een (onhoorbare) geluidsgolf uit en meet weerkaatsingen van deze golf tegen bewegende objecten. Een voertuig dat zich in de straling beweegt, weerkaatst de radargolf en wijzigt de frequentie van deze straling. De grootte van deze frequentiewijziging is afhankelijk van de snelheid van het voorwerp, en hieruit kan de snelheid worden berekend.

Strategische overwegingen: op welke manier wordt dit middel toegepast?

Mobiele snelheidscontroles met radarauto's langs de weg vormen een van de meest gebruikte controlemiddelen in Nederland. Dit middel wordt toegepast op wegvakken met een relatief hoog aantal verkeersongevallen,

met een hoog percentage snelheidsovertreders en met een veronderstelde samenhang tussen snelheidsovertredingen en verkeersveiligheid. Een vijfjarige evaluatie van dit middel in de provincie Fryslân geeft ook een indicatie van opzet van deze werkwijze en uitkomsten in termen van gedrag en ongevallen (Goldenbeld et al., 2004).

Er is sprake van informatiegestuurde handhaving omdat de keuze van de wegvakken en de bepaling van inzet over deze wegvakken wordt gemaakt op basis van informatie over ongevallen en snelheden. Onderstaand wordt de informatiegestuurde aanpak en het dynamische karakter ervan verder toegelicht aan de hand van het voorbeeld uit Fryslân.

Het in 1998 gestarte grootschalige project met radarauto's in Fryslân werd onder andere gekenmerkt door een dynamisch proces waarin gegevens van snelheidsmetingen een belangrijke rol speelden. Zoals beschreven in Goldenbeld et al. (2004) vond er over een periode van vijf jaar vrijwel elke vijf weken een voortgangsoverleg plaats in een gecombineerde stuur-/projectgroep, waardoor er sprake was van relatief korte lijnen tussen 'stuurders' en 'uitvoerders'. Waarschijnlijk is dit ten goede gekomen aan de slagvaardigheid van de projectorganisatie. De strategie van het snelheidstoezicht kenmerkte zich door een flexibele, wisselende inzet van controleurs over een beperkt aantal trajecten. Deze inzet werd mede bepaald op basis van de maandelijks input van snelheidsgegevens, maar er werd wel vastgehouden aan een bepaalde minimuminzet per wegvak over de jaren heen.

Kan dit middel worden ingezet om regelmatige overtreeders aan te pakken?

Zowel regelmatige als incidentele overtreeders worden geflitst. De strategie is dus in eerste instantie gericht op een onveilige locatie. Met radarauto's wordt toezicht uitgeoefend op de totale verkeersstroom. Dit handhavingsmiddel is dus niet specifiek bedoeld voor regelmatige overtreeders. Er zijn in theorie wel mogelijkheden om het middel meer specifiek in te zetten voor een strategie gericht op regelmatige overtreeders. Indien de digitale camera's gekoppeld kunnen worden aan een databestand met kentekens van regelmatige overtreeders, zou de camera in theorie wel geprogrammeerd kunnen worden om regelmatige overtreeders te 'herkennen'. Het zou dan mogelijk moeten zijn om camera's informatie te laten doorgeven over wanneer en waar regelmatige overtreeders vaak (en ook met een hoge snelheid) rijden. De politie zou dan op die plekken aanvullende inzet kunnen verrichten om regelmatige overtreeders staande te houden.

Wat is de relevantie voor de verkeersveiligheid?

Dit is een vaak gebruikte controlestrategie in Nederland met aantoonbare effectiviteit in reductie van ongevallen (zie hieronder).

Is er al iets bekend over de effectiviteit?

In de provincie Fryslân is het effect van mobiele radarauto's met snelheids-camera's ook onderzocht (Goldenbeld & Van Schagen, 2005). In de periode 1998-2002 werden op meer dan twintig provinciale wegvakken mobiele radarauto's met camera ingezet. In het onderzoek zijn de ontwikkelingen in snelheidsgedrag en aantallen ongevallen op deze wegen vergeleken met de ontwikkelingen op 28 vergelijkbare wegen zonder snelheidstoezicht. Op de experimentele wegen nam de gemiddelde snelheid met 4 km/uur af, en verminderde het percentage overtreeders van 27 naar 16%. Het veiligheids-

effect was vergelijkbaar met dat in Groot-Brittannië (Gains et al., 2005), namelijk een reductie van 21% van letselgevallen waarbij snelverkeer is betrokken. Ondanks de lange onderzoeksperiode is er ook in deze studie mogelijk sprake van regressie naar het gemiddelde. Wellicht is het werkelijke effect daarom iets kleiner.

Kan dit middel in een veldstudie op effectiviteit/efficiëntie worden onderzocht?

Dit middel kan via een vergelijkend onderzoek nader worden onderzocht. Een concrete mogelijkheid die zich heeft aangediend is een vervolg op een eerdere evaluatie van deze vorm van toezicht in de provincie Fryslân.

De hierboven geconstateerde belangstelling voor een vervolgevaluatie roept wel de vraag op wat de meerwaarde daarvan zou kunnen zijn ten opzichte van de eerdere evaluatie. De eerder uitgevoerde evaluatie in Fryslân geeft weliswaar een positief beeld van de effectiviteit van de strategie, maar kan in onze optiek op een aantal punten verbeterd worden en nieuwe informatie opleveren:

- De schatting van het veiligheidseffect kan betrouwbaarder worden gemaakt door de evaluatie uit te breiden over een langere periode van circa twaalf jaar in plaats van vijf jaar.
- De schatting van het veiligheidseffect kan betrouwbaarder worden gemaakt door het toepassen van een tijdreeksanalyse op de ongevalldata.
- De evaluatie kan vollediger worden gemaakt door het uitvoeren van een gedegen kosten-batenanalyse van de handhavings- en communicatie-inspanningen en de veiligheidsopbrengsten.
- De algemene vraag naar dosis-responserelatie tussen toezicht en overtredingsgedrag kan in de context van het Friese project meer specifiek bestudeerd worden door te kijken naar de dosis-responserelaties tussen aantal uren snelheidstoezicht en overtredingsgedrag.

Kan dit middel worden gezien als passend binnen de nodale oriëntatie of binnen de speerpuntenaanpak?

De radarauto's passen binnen de aanpak van het speerpunt 'snelheid'.

2.5.3. Lasergun

Omschrijving handhavingsmiddel

De lasergun is een apparaat waarmee de snelheid van een individueel voertuig nauwkeurig gemeten kan worden. Er wordt een laserstraal uitgestuurd en de weerkaatsing wordt gemeten. Met dit apparaat kan gemeten worden op afstanden van meer dan negenhonderd meter. Ook kan de politie met de lasergun op plaatsen staan waar radarapparatuur niet neergezet kan worden, zoals op plaatsen zonder goede opstelplek, of in bochten in de weg. Er wordt bij een laserguncontrole geen foto van de overtreder gemaakt. De overtreder wordt direct aan de kant gezet en krijgt ter plaatse een bekeuring. Voor de controles wordt een geschikte locatie uitgezocht, namelijk daar waar voldoende ruimte is om een aantal auto's te laten parkeren. Kruisingen zijn erg geschikt om voertuigen staande te houden. Men werkt vaak met een team van vier tot zes man.

Strategische overwegingen: op welke manier wordt dit middel toegepast?

Het gebruik van de lasergun wordt standaard gekoppeld aan een staandehouding. Laserguns worden ingezet om zowel grove overtreders als gematigde overtreders te pakken. De aanpak van grove overtreders is gericht op het indammen van verkeerscrimineel gedrag door de controles specifiek te richten op mensen die flink te hard rijden (vergroten objectieve pakkans). Door de laser in te stellen op 'plus 30' (het aantal kilometers waarmee de limiet wordt overschreden), krijgt iedereen die gepakt wordt een aantekening bij justitie. Een deel van de overtreders die staande worden gehouden moet het rijbewijs inleveren, omdat er met meer dan 50 km/uur te hard is gereden. Deze aanpak is aanvullend naast de inzet van de radar.

De aanpak van kleine overtreders is gericht op het vergroten van de zichtbaarheid van controles (vergroten subjectieve pakkans). Met staandehouding wordt getracht overtreders te bewegen overtredingen achterwege te laten met het oog op de verkeersveiligheid. De laser wordt op de daartoe afgesproken grens gesteld, namelijk 'plus 7' bij een limiet van 50, 70 of 80 km/uur.

Kan dit middel worden ingezet om regelmatige overtreders aan te pakken?

Er mag aangenomen worden dat de grove overtreders in veel gevallen ook regelmatige overtreders zijn. De aanpak met de lasergun die zich speciaal richt op grove overtreders is dus in feite ook gericht op de regelmatige overtreders.

Wat is de relevantie voor de verkeersveiligheid?

Het gebruik van de lasergun is een veel toegepaste methode in Nederland. Veel maatregelen uit het Duurzaam Veilig-programma (30km/uur-gebieden, 60km/uur-gebieden, rotondes) zijn erop gericht om de snelheid op gevaarlijke punten in het verkeer te verminderen. Maatregelen aan de weg (of in het voertuig) zijn niet altijd op korte termijn te treffen en bovendien is er een kleine groep weggebruikers die ook ondanks deze maatregelen nog bewust de snelheid overtreedt. In dat verband kan toezicht via flitspalen, of ook controles met staandehoudingen, gezien worden als een aanvullende maatregel om de rijsnelheid te beheersen en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Is er al iets bekend over de effectiviteit?

Er is nauwelijks onderzoek gedaan naar gebruik en effectiviteit van lasergunhandhaving. Eén studie over dit onderwerp werd in 2003 in Unley, Zuid-Australië verricht (Woolley & Dyson, 2003). Deze studie vergeleek drie typen snelheidshandhaving: lasergunhandhaving door motorpolitie, snelheids-camera's en elektronische feedbackborden. Er werd geconcludeerd dat elk van deze methoden rijsnelheden omlaag bracht, maar dat duidelijk zichtbare lasergunhandhaving efficiënter was dan snelheidscamera's en dat lasergunhandhaving een significant tijdshalo-effect had op snelheidsgedrag van automobilisten dat zelfs tien dagen na de laatste handhavingsactie standhield. Een duidelijk zichtbare lasergunoperatie die elke twee weken minimaal een uur lang werd uitgevoerd op een 40km/uur-locatie bleek voldoende voor een duidelijk effect op rijsnelheden. De auteurs geven wel toe dat hun vergelijking tussen snelheidscamera en lasergun niet helemaal zuiver was omdat de cameramethode slechts sporadisch werd toegepast in de studie.

Kan dit middel in een veldstudie op effectiviteit/efficiëntie worden onderzocht?

Ook in Nederland is het mogelijk om verschillende handhavingsmiddelen, waaronder ook de lasergun, onderling te vergelijken wat betreft effecten op snelheidsgedrag onderscheiden naar afstand en tijd. Er kan dan gedacht worden aan een onderzoek met voor- en nametingen van snelheid op verschillende locaties voor en na het controlepunt. Dergelijk onderzoek is eind jaren tachtig ook uitgevoerd door het Verkeerskundig Studiecentrum Groningen (resultaten daarvan zijn samengevat in Goldenbeld, 1993). De relevantie van herhaling van dergelijk onderzoek is dat de handhavings-technieken nu, twintig jaar later, aanzienlijk meer mogelijkheden bieden.

Kan dit middel worden gezien als passend binnen de nodale oriëntatie of binnen de speerpuntenaanpak?

De lasergun is een van de middelen om op het speerpunt 'snelheid' weggebruikers aan te zetten tot veiliger verkeersgedrag. Het middel is dus vooral onderdeel van de speerpuntenaanpak.

2.5.4. Videowagen

Omschrijving handhavingsmiddel

In 1998 begon het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) met de invoering van de nieuwe dagelijkse toezichtmethodiek Video Registratie Onopvallende Surveillance (VROS). Daarbij worden onopvallende surveillanceauto's (in sommige gevallen een motor) voorzien van een videocamera gekoppeld aan geijkte snelheidsregistratieapparatuur (snelheidsmeters, videocamera's, trajectmetingen). Het is mogelijk om hiermee het gedrag van verkeersdeelnemers gedurende langere tijd vast te leggen en hen door de video-beelden hiermee te confronteren. De KLPD-VROS-auto's rijden dagelijks door het land en letten specifiek op gedragingen uit de ergernis top 10 in het verkeer. Daarnaast hebben bijna alle regionale politiekorpsen een eigen videoauto.

Strategische overwegingen: op welke manier wordt dit middel toegepast?

De videowagens worden ingezet op trajecten op snelwegen waar het KLPD of de politie regelmatig controleert. De VROS-auto's rijden regelmatig over trajecten waar zich wel eens grove overtredingen voordoen. Ook worden VROS-auto's incidenteel ingezet bij grote evenementen zoals de TT van Assen. De VROS-auto's zijn zeker niet alleen bedoeld voor het registreren van snelheidsovertredingen. Bij de KLPD is bijvoorbeeld de werkafpraak dat met VROS-auto's voor ongeveer 30% wordt gelet op snelheidsgedrag en voor 70% op overig weggedrag. Een tweede werkafpraak is dat bij 80% van de staandhoudingen met een VROS-auto de bestuurder daadwerkelijk met de beelden van zijn verkeersgedrag wordt geconfronteerd.

Bij het LP Team Verkeer is het middel videowagen altijd onderdeel van een handhavingsplan. Voordat wordt gestart met videosurveillance wordt een regionaal handhavingsplan opgesteld. Hierin leggen de regionale verkeershandhavingsteams hun planmatige aanpak van videosurveillance vast. Videosurveillance beperkt zich nadrukkelijk niet tot overtredingen van de maximumsnelheid, maar biedt ook mogelijkheden om andere vormen van agressief rijgedrag op te sporen, zoals bumperklevens, rechts inhalen, snijden, gebruikmaken van de vluchtstrook en dergelijke. De inzet is zowel locatiericht als gericht op individueel rijgedrag. Zo worden gegevens van

(statische) meetpunten gebruikt om locaties te bepalen waar relatief veel grove snelheidsovertredingen plaatsvinden. Voor het opsporen van agressief rijgedrag dat niet aan een vaste locatie gebonden is, wordt daderinformatie verzameld en worden daderprofielen opgesteld. Er wordt nauw samengewerkt met de lokale politieteams en intensief gebruikgemaakt van het beschikbare netwerk. Zo worden tijdens de reguliere politie-surveillance automobilisten die op een negatieve manier opvallen in het verkeer in kaart gebracht en worden verkeersklachten van burgers of politieteams gebruikt als input voor een informatiegestuurde en dynamische inzet van videosurveillance (Plasmans, 2008).

Kan dit middel worden ingezet om regelmatige overtredders aan te pakken?

Dit handhavingsmiddel wordt voornamelijk ingezet om overtredders te pakken die grovere overtredingen hebben begaan. Zij worden over langere tijd gevolgd en hun overtredingsgedrag wordt over langer tijd vastgelegd. Verondersteld mag worden dat dit voor een groot deel ook overtredders betreft die regelmatig overtredingen begaan.

Wat is de relevantie voor de verkeersveiligheid?

Volgens gegevens van het LP Team Verkeer over 2008-2010 wordt jaarlijks circa 22.000 uren ingezet gepleegd met de videowagen door de speciale handhavingsteams en worden daarbij elk jaar zo'n vijfduizend weggebruikers staande gehouden voor een grove overtreding.

Verkeersveiligheidseffecten zijn moeilijk vast te stellen gezien de geringe zichtbaarheid van deze methode en de bescheiden aantallen overtredders die per jaar via de videowagen worden gepakt. De ervaring heeft geleerd dat deze confrontatie het inzicht van overtredders in de ernst van hun overtreding vergroot en daarmee ook de kans op een serieuze bezinning en mentaliteitsverandering bij de overtredder. Weggebruikers zijn vaak niet goed in staat om zich een objectief beeld of herinnering te vormen van hun verkeersgedrag. Het gebruik van videobeelden is daarbij volgens de politie een goed hulpmiddel voor de dienstdoende agent om een educatief effect bij de overtredder te bewerkstelligen. Er is wel onderzoek mogelijk naar de vraag of grove overtredders die met hun eigen rijgedrag zijn geconfronteerd door videobeelden minder snel in herhaling zullen vervallen dan een groep van (vergelijkbare) overtredders die niet met videobeelden op hun eigen gedrag wordt gewezen.

Is er al iets bekend over de effectiviteit?

De politie heeft wel informatie over het aantal ingezette uren en het aantal betrapte overtredders, maar er is geen wetenschappelijk onderzoek gedaan naar de effectiviteit van dit middel.

Kan dit middel in een veldstudie op effectiviteit/efficiëntie worden onderzocht?

Er kan bijvoorbeeld onderzocht worden of herhaling van overtredingsgedrag bij overtredders die zijn gepakt via de videowagen (al dan niet geconfronteerd met de beelden van het eigen gedrag) minder vaak voorkomt dan bij andere groepen gelijksoortige overtredders.

Kan dit middel worden gezien als passend binnen de nodale oriëntatie of binnen de speerpuntenaanpak?

De aanpak van grove verkeersovertreders kan worden beschouwd als een extra speerpunt naast de HelmGRAS-speerpunten. In die zin past dit middel goed in de speerpuntenaanpak.

3. Inventarisatie: overige onderwerpen

Dit hoofdstuk beschrijft de overige onderwerpen die bij de inventarisatie een rol speelden: agressief rijgedrag en locatiegerichte handhavingsmiddelen. Per onderwerp bespreken we de handhavingsmiddelen die de politie tot haar beschikking heeft. Bij het laatste thema, locatiegerichte handhavingsmiddelen, worden 'subjectieve onveiligheid' en 'gebiedsscan' onderscheiden. Deze middelen zijn van een iets andere aard dan de overige besproken middelen, maar zijn hier toch relevant omdat het een duidelijk omschreven aanpak betreft.

3.1. Agressief verkeersgedrag

Strategische overwegingen bij agressief verkeersgedrag zijn: moet het toezicht persoonsgericht zijn (het volgen van bepaalde personen) of juist op grotere groepen gericht, zoals bij in-carmonitoring? In de publicatie *Naar een sociaal verkeer* onderscheidt DVS (2009) drie mogelijke benaderingswijzen: het beïnvloeden van normen en waarden (gericht op de grootste groep weggebruikers die zich over het algemeen goed gedraagt), het tegengaan van agressieve overtredingen (gericht op de kleinere groep weggebruikers die regelmatig kleine overtredingen begaat en die met handhaving kan worden bijgestuurd), en de dadergerichte aanpak (gericht op de beperkte groep notoire overtreders die zich niet laat beïnvloeden door boetes en voor wie alleen een persoonlijke, strenge aanpak nog werkt).

3.1.1. Aanpak regelmatige overtreders

Omschrijving handhavingmethode

Verschillende methoden kunnen onder de aanpak van regelmatige overtreders worden geschaard. Kuiken, Barten & Fokkema (2009) noemen drie processen die een rol spelen bij deze aanpak. Ten eerste het proces van detecteren en identificeren: de identiteit van de overtreder moet bekend zijn. Ten tweede het proces van segmentatie: voor een efficiënte aanpak is het belangrijk om de achterliggende problematiek te leren kennen. Die kan verschillend zijn voor verschillende groepen overtreders. En ten derde het ontwerp van de aanpak: op welke manier kan de overtreder of de groep overtreders worden aangepakt? Het rapport onderscheidt voorts verschillende categorieën van maatregelen:

- fysieke gedragsbeperking met in-carapparatuur;
- monitoring en registratie met in-carapparatuur;
- safetycultureprogramma's (in-company);
- vergroting pakkans voor veelplegers en het zichtbaar maken van de overtreders.

Een voorbeeld van de laatste categorie is de aanpak die is ontwikkeld door de politie in Oss. Hier is op basis van gegevens van het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) een lijst opgesteld van mensen die de meeste verkeersovertredingen begaan. De top 10 van deze lijst kreeg een brief en bezoek aan huis, en werd gedurende een aantal maanden gevolgd.

De aanpak richt zich voornamelijk op overtredingen die te maken hebben met excessieve snelheid en herhaaldelijk roekeloos, riskant en/of agressief

rijgedrag. Rijden onder invloed van alcohol of drugs wordt bij deze aanpak meestal buiten beschouwing gelaten, omdat het daarbij om heel specifiek probleemgedrag gaat met andere oorzaken. Zo zijn alcoholovertreders vaak ook mensen met een alcoholprobleem. Tevens zijn voor dit gedrag op maat gesneden handhavingsstrategieën beschikbaar.

Strategische overwegingen: op welke manier wordt deze methode toegepast?

De toepassing van deze methode is afhankelijk van de specifieke invulling, maar over het algemeen kan worden gezegd dat het om informatiegestuurde handhaving gaat. Immers, gegevens over regelmatige verkeersovertreders worden gebruikt om juist die categorie aan te pakken. In het voorbeeld van de hufferaanpak in Oss kan gezegd worden dat de informatie van het CJIB wordt gebruikt om de handhaving in te zetten daar waar extra gevaarstelling is, in dit geval op een klein groepje regelmatige overtreeders. Dit is een dynamisch proces, want de groep overtreeders is elke keer anders.

Kan deze methode worden ingezet om regelmatige overtreeders aan te pakken?

Ja. Dit is de essentie van de methode.

Wat is de relevantie voor de verkeersveiligheid?

De relevantie voor verkeersveiligheid is niet aangetoond. De methode richt zich op notoire overtreeders, maar dit is maar een kleine groep voor wie een grote tijdsinvestering nodig is. Kuiken, Barten & Fokkema stellen in hun rapport over notoire verkeersovertreders: "Dit kan buiten de context van een experiment alleen efficiënt zijn als er een zodanig preventieve kracht van de handhaving uitgaat dat daarmee ook een grotere groep bereikt wordt, of als er ook een effect op andere dan verkeersgedragingen wordt bereikt" (Kuiken, Barten & Fokkema, 2009: 54).

Is er al iets bekend over de effectiviteit?

In Oss daalde het aantal overtredingen door de top 10-overtreders met 43%. Het aantal overtredingen van de top 75-overtreders daalde met 55%. Van andere aanpakken zoals beschreven in Kuiken, Barten & Fokkema (2009) is de effectiviteit nog niet bekend.

Kan deze methode in een veldstudie op effectiviteit/efficiëntie worden onderzocht?

Dat is in theorie mogelijk. In Oss werkte de aanpak doordat goede afspraken met het Openbaar Ministerie (OM) zijn gemaakt over het gebruik van de gegevens van het CJIB. Dat zou landelijk ook noodzakelijk zijn. Dit is wel een lastig punt, omdat gegevens van het CJIB volgens de wet Mulder 'ethisch neutraal' zijn: de boetes zijn betaald en daarmee is de overtreding afgehandeld. Verder is voor een volwaardig effectiviteitsonderzoek noodzakelijk dat er controlegroepen zijn; verschillende regio's zouden met elkaar vergeleken moeten worden. Ook een voormeting zou noodzakelijk zijn. Dit is echter lastig omdat de genoemde projecten al gaande zijn.

Kan deze aanpak worden gezien als passend binnen de nodale oriëntatie of binnen de speerpuntenaanpak?

De aanpak van agressief verkeersgedrag kan worden beschouwd als een extra speerpunt naast de HelmGRAS-speerpunten. In die zin past dit middel goed in de speerpuntenaanpak.

3.1.2. Automatische kentekenherkenning (ANPR)

Omschrijving handhavingsmiddel

ANPR is de techniek waarbij camera's de kentekens van passerende auto's herkennen en registreren. ANPR staat voor Automatic Number Plate Recognition. De ANPR-laptop geeft de gebruiker de mogelijkheid om op flexibele wijze kentekens te controleren. Het systeem merkt passerende voertuigen op en met optische tekenherkenning worden de kentekens van de auto's gelezen. De kentekens worden vergeleken met de kentekens in een databestand van voertuigen waar iets mee aan de hand is of worden opgeslagen voor latere analyses.

De camera's kunnen gemonteerd zijn aan een paal langs de weg, maar ook bevestigd zijn in een auto. Daarnaast zijn er mobiele ANPR-systemen verkrijgbaar. Een zogenoemde 'ANPR-laptop' is ook aan te sluiten op bijvoorbeeld de camera's in een centrale meldkamer. Op deze wijze kan een groot aantal voertuigen vanuit één centraal punt worden gescand.

In Nederland worden ANPR camera's onder andere ingezet tijdens:

- verkeersmanagement;
- verkeerscontroles;
- handhaving milieuwetgeving;
- criminaliteitscontroles.

Het ANPR-systeem maakt het mogelijk veel sneller en op grotere schaal onregelmatigheden op te sporen en bijvoorbeeld gestolen auto's te identificeren. Ter vergelijking: handmatig kan de politie via een dataterminal enkele tientallen kentekens per uur natrekken, met ANPR enkele duizenden. ANPR zorgt daardoor voor meer aanhoudingen, meer informatievergaring en betere resultaten bij controles.

Strategische overwegingen: op welke manier wordt dit middel toegepast?

ANPR is een vorm van handhaven waarbij gescande kentekens vergeleken kunnen worden met een grote hoeveelheid overtredingsinformatie. Volgens een visiedocument over ANPR uit 2007 sluit ANPR goed aan bij de strategische doelstelling om de politie meer informatiegestuurd te laten werken: "ANPR kan een rol spelen bij de ogen en oren die nodig zijn voor informatie gestuurd werken. Immers met ANPR kunnen waarnemingen van kentekens in verband gebracht worden met personen die de aandacht van de politie verdienen" (Politie Rotterdam-Rijnmond, Korps Landelijke Politiediensten & vts Politie Nederland, 2007). Het middel ANPR zelf is dus bij uitstek informatiegestuurd.

Voorbeelden van items waarmee een database gevuld kan worden, zijn (Politie Flevoland, 2011):

- kentekens uit PAPOS (Parket Politie Systeem; hierin zijn onder andere openstaande boetes opgenomen);
- kentekens van gestolen voertuigen;
- kentekens die gekoppeld kunnen worden aan bijzondere aandachtsvestigingen (zoals bekende drugsrunners, rijders zonder rijbewijs, ontzeggingen, rijders onder invloed en regelmatige overtreeders);
- geschorste kentekens;
- kentekens die geregistreerd staan bij de Criminele Inlichtingen Eenheid (CIE);

- kentekens van katvangers (mensen die alleen in naam eigenaar van een voertuig zijn, om de werkelijke eigenaar buiten schot te houden);
- kentekenplaten die gestolen zijn.

Kan dit middel worden ingezet om regelmatige overtreeders aan te pakken?

ANPR kan in theorie worden gebruikt om automobilisten met veel verkeersovertredingen in een verkeersstroom te identificeren, en om die verkeersovertreders via extra camera's of motorsurveillance extra te controleren op snelheid, alcohol of gordelgebruik. Bij pilots met ANPR zijn inmiddels bestanden gebruikt met informatie over alcoholovertreders, grove verkeersovertreders en overtreeders van rijontzegging of ongeldig rijbewijs (Politie Flevoland, 2011).

In de praktijk is verkeersveiligheid slechts één aspect van de ANPR-controles; algemene veiligheid of 'security' is vaak nog belangrijker dan verkeersveiligheid of 'safety'. Bij het gebruik van ANPR in Flevoland in 2011 werden bijvoorbeeld de kentekens van 485.965 voertuigen gelezen; dat leverde 1.709 hits op, waarvan de meeste (62%) voor referentiebestanden van de Belastingdienst en oninbare boetes in het landelijk opsporingsregister (OPS) waren. Van de 1.709 hits was 9% voor specifieke verkeersovertredingen: rijontzegging, ongeldig rijbewijs, of geïdentificeerde en in bestanden vermelde regelmatige overtreeders (Politie Flevoland, 2011).

Wat is de relevantie voor de verkeersveiligheid?

ANPR wordt ingezet voor de opsporing van een breed scala van overtredingen en overtreeders, waarvan slechts een deel binnen het verkeersdomein valt. Voor verkeersveiligheid zou vooral van belang kunnen zijn dat toepassing van ANPR eraan bijdraagt dat automobilisten van wie het rijbewijs is ingevorderd of ongeldig verklaard, of automobilisten die worden gezocht voor ernstige overtredingen (alcohol, regelmatige overtreeders) worden gepakt, en dat de groep automobilisten met een overtredingsgeschiedenis extra vaak wordt gecontroleerd met staandhouding. Indien ANPR-controles voldoende zichtbaar en met regelmaat worden uitgevoerd, zullen regelmatige overtreeders gaan beseffen dat er extra op hen wordt gelet. Kortom, ANPR zou actief ingezet kunnen worden in een toezichtstrategie die riskante automobilisten motiveert om zich veilig(er) te gedragen in het verkeer.

Is er al iets bekend over de effectiviteit?

Een Nederlandse evaluatie uit 2006 betrof voornamelijk technische en wettelijke randvoorwaarden (Rommen & Binnekamp, 2006). Geconcludeerd werd dat de wettelijke basis die ten grondslag ligt aan het verzamelen en analyseren van kentekens door de politie, vooralsnog onvoldoende is uitgewerkt en vastgelegd.

In 2007 deed de politie Amsterdam Amstelland ervaring op met ANPR in verschillende pilotprojecten (Politie Amsterdam-Amstelland, 2007):

- opsporing van verdachten en veroordeelden (veiligheid);
- opsporing van personen met een rijontzegging of ongeldigverklaring van rijbewijs (verkeersveiligheid);
- opsporing van gestolen voertuigen of voertuigen met valse of ongeldig verklaarde kentekens.

Het betreft hier een meer praktische evaluatie. Wetenschappelijke evaluaties naar mogelijke effecten op gedrag en ongevallen zijn de SWOV niet bekend.

Een evaluatie van ANPR in Londen (Gitting & Sadler, 2007) vermeldt wel positieve resultaten ten aanzien van criminaliteitsbestrijding, maar geeft helaas geen zicht op veranderingen in verkeersgedrag of ongevallen.

Kan dit middel in een veldstudie op effectiviteit/efficiëntie worden onderzocht?

Een relevant onderzoek vereist dat de politie een ANPR-strategie definieert en uitvoert die verkeersveiligheid als een van de expliciete hoofddoelen heeft. Een dergelijke strategie zou betekenen dat vooral ook overtredders van verkeersregels en verkeerswetgeving (rijbewijs, ontzegging, alcohol, andere overtredingen) onderdeel uitmaken van het databestand van ANPR en dat ANPR ook veelvuldig en zichtbaar met publiciteit wordt ingezet. Op die manier kunnen groepen overtredders de indruk krijgen dat de pakkans is vergroot. Op dit moment zijn er echter geen aanwijzingen dat een dergelijke aparte strategie voor verkeersveiligheid ontwikkeld wordt.

Kan dit middel worden gezien als passend binnen de nodale oriëntatie of binnen de speerpuntenaanpak?

Volgens het visiedocument over ANPR (Politie Rotterdam-Rijnmond, Korps Landelijke Politiediensten & vts Politie Nederland, 2007) past de ANPR-technologie prima binnen het concept van de nodale oriëntatie. De nodale oriëntatie is juist gericht op het combineren van informatie waardoor wetsovertreders gesignaleerd en geïdentificeerd kunnen worden binnen de anonimiteit van verkeersstromen. ANPR is dan het uitvoeringsmiddel dat uitstekend past binnen deze strategie.

3.2. Locatiegerichte aanpak

Steeds meer handhavingsactiviteiten worden geconcentreerd naar locatie. Hierbij wordt in kaart gebracht welke locatie de meeste problemen oproept, ofwel in termen van overlast of onveiligheid, ofwel in termen van afwijkend verkeersgedrag.

3.2.1. Gebiedsscan

Omschrijving handhavingmethode

De gebiedsscan is een activiteit die staat omschreven in het *Strategisch Beleidsplan Politieverkeerstaak 2011-2015*. Het betreft het systematisch in kaart brengen van alle problemen die spelen in een wijk: criminaliteit, overlast, onveilige verkeerssituaties en dergelijke. Hiertoe wordt alle beschikbare kennis aan elkaar gekoppeld: zowel 'harde' kennis (gegevens uit politieregistraties) als 'zachte' kennis (de kennis die 'op straat' wordt verkregen van wijkagenten, bewoners, winkeliers, woningcorporaties, en dergelijke). De gebiedsscan is al verschillende keren door diverse gemeenten opgesteld (bijvoorbeeld Deventer en Albrandswaard). De gekoppelde gegevens worden geanalyseerd en gerapporteerd.

Op welk type gedrag richt de methode zich?

Op allerlei gedrag; verkeersonveiligheid en onveiligheid in het verkeer.

Strategische overwegingen: op welke manier wordt dit middel toegepast?

Als een gemeente aan de slag gaat met de gebiedsscan, dan worden in principe alle wijken onder de loep genomen. Binnen de wijk is sprake van informatiegestuurd handhaven: er wordt gebruikgemaakt van informatie van

verschillende bronnen om op die plaatsen in te grijpen waar dat het hardste nodig is.

Er kan elk jaar een gebiedsscan worden gemaakt. In die zin lijkt het een dynamisch proces, al is een jaar wel erg lang om opnieuw de inzet te bepalen. Ter vergelijking: in het project Fryske Diken werd elke vijf tot zes weken gekeken naar snelheidsgegevens en werd opnieuw de inzet bepaald. Bovendien voeren veel gemeenten niet jaarlijks een gebiedsscan uit.

Kan deze methode worden ingezet om regelmatige overtredders aan te pakken?

Dit is in principe mogelijk. Veelplegers krijgen expliciete aandacht in de gebiedsscan doordat specifieke groepen overtredders in de beginfase van het proces worden geïdentificeerd.

Wat is de relevantie voor de verkeersveiligheid?

Naast verkeersoverlast/hinder (laden en lossen van vrachtauto's; rondhangende scooterjeugd) wordt verkeersveiligheid als een apart onderdeel meegenomen in de gebiedsscan. Het gaat bijvoorbeeld om het volgen van de snelheid in 30km/uur- en 60km/uur-zones en het gevoel van onveiligheid rondom scholen. Ook wordt het aantal ongevallen gemonitord, alhoewel dat op zo'n kleine schaal waarschijnlijk niet zo veel zegt.

Is er al iets bekend over de effectiviteit?

Nee, er is niets bekend over de effectiviteit.

Kan deze methode in een veldstudie op effectiviteit/efficiëntie worden onderzocht?

Ja, dat kan door gemeenten of wijken die een gebiedsscan willen uitvoeren als onderzoeksgroep te nemen en te vergelijken met vergelijkbare gemeenten of wijken die deze aanpak (nog) niet hanteren. Er zouden dan een voormeting en een of meer nametingen moeten worden uitgevoerd. Afhankelijke variabelen kunnen bijvoorbeeld meldingen van overlast, percentages overtredingen, meldingen van gevoelens van onveiligheid en aantallen ongevallen zijn.

Kan deze aanpak worden gezien als passend binnen de nodale oriëntatie of binnen de speerpuntenaanpak?

De gebiedsscan kan worden gezien als een handhavingmethode die past binnen de nodale oriëntatie. Binnen een bepaald geografisch gebied wordt gekeken naar stromen en knooppunten waar probleemgroepen en probleemgedrag samenkomen.

3.2.2. *Aanpak subjectieve verkeersonveiligheid*

Omschrijving handhavingmethode

Subjectieve verkeersonveiligheid heeft betrekking op de beleving van mensen. Waar het bij objectieve verkeersonveiligheid gaat om feitelijke onveiligheid in termen van ongevallen of determinanten daarvan, gaat het bij subjectieve verkeersonveiligheid om het (onveilige) gevoel dat mensen hebben bij een bepaalde locatie (Vlakveld, Goldenbeld & Twisk, 2008). Dat gevoel kan wel of niet terecht zijn: het kan al dan niet overeenkomen met de feitelijke gevaarlijke gedragingen, dreiging van gevaar of ongevallen. Soms

gaat subjectieve onveiligheid dus samen met objectieve onveiligheid maar soms is dat juist niet het geval.

Gemeenten of stadsregio's geven burgers vaak de gelegenheid om klachten over gevaarlijke locaties door te geven. Ook Veilig Verkeer Nederland heeft tegenwoordig regionale meldpunten. Het verminderen van subjectieve verkeersonveiligheid heeft ook binnen de verkeershandhaving een plaats verworven. Het gaat er dan om dat de politie handhaaft op plaatsen waar weggebruikers het gedrag van anderen ervaren als gevaarlijk, en waarvan uit metingen van de politie blijkt dat daarvoor inderdaad een objectieve basis bestaat (bijvoorbeeld: er wordt daadwerkelijk te hard gereden).

Wegbeheerders, OM en politie werken samen om de ervaren onveiligheid op deze locaties te verminderen. In diverse regio's wordt de aanpak subjectieve verkeersonveiligheid toegepast. Deze aanpak bestaat meestal uit verschillende fasen: een analyse van de infrastructuur, een bewoners-enquête, een analyse van de feitelijke gedragingen op die locatie, het opstellen van een plan van aanpak, en ten slotte handhavingsactiviteiten. Het is meestal de gemeente die een straat, wijk of gebied aanmeldt bij de politie. De aanpak van subjectieve onveiligheid richt zich meestal op locaties in 30km/uur-gebieden en bij scholen.

Strategische overwegingen: op welke manier wordt deze methode toegepast?

Deze handhavingmethode is informatiegestuurd: er wordt gekeken naar plaatsen/tijden die als onveilig worden beleefd. Daar waar deze beleving samenvalt met daadwerkelijk geconstateerde gevaarlijke (en handhaafbare) gedragingen, wordt concreet gehandhaafd. Het doel is niet per se om de meeste overtredingen te constateren of de grootste veiligheidswinst te boeken. Klachten van burgers vormen het uitgangspunt. De aanpak van subjectieve onveiligheid is een dynamisch proces: er kan steeds opnieuw worden besloten op welke locaties en op welke gedragingen gehandhaafd wordt.

Kan deze methode worden ingezet om regelmatige overtreeders aan te pakken?

De methode is niet bedoeld om regelmatige overtreeders aan te pakken. Het gaat om alle gedrag op een specifieke locatie. Daar zullen ook regelmatige overtreeders bij zitten.

Wat is de relevantie voor de verkeersveiligheid?

Er is geen directe, maar wel een indirecte relevantie voor de verkeersveiligheid. Soms zijn er geen aanwijzingen dat er op een bepaalde locatie meer ongevallen plaatsvinden. Wel kan dan bekeken worden of er op die locaties inderdaad gevaarlijke gedragingen plaatsvinden. Ook kan deze aanpak leiden tot een groter draagvlak voor verkeershandhaving, omdat de burger het gevoel heeft dat er op relevante locaties wordt gehandhaafd.

Is er al iets bekend over de effectiviteit?

De politie Groningen meldt dat op wegen waarop de aanpak subjectieve verkeersonveiligheid zich richt, de gemiddelde snelheid is gedaald met 25% (<http://www.politie.nl/Groningen/Verkeer/Verkeersgedrag/subjectieveverkeersonveiligheid.asp>). Tevens is het gevoel van onveiligheid afgenomen. Ook een rapportage van de gemeente Soest (Henkens & Van der Salm, 2008) toont aan dat de gemiddelde snelheid door de aanpak subjectieve

verkeersonveiligheid omlaag is gegaan. Over het verbeteren van de beleving van verkeersveiligheid wordt niets vermeld. Een rapportage van het vroegere BVOM (nu LP Team Verkeer) meldt dat in een pilot in IJsselland de gevoelens van onveiligheid zijn afgenomen met 23% (Plasmans & Tuinenburg, 2006). Er zijn geen formele evaluaties gevonden met controlegroepen of -locaties.

Het Team subjectieve verkeersonveiligheid (TSV) van de politie Limburg-Noord werkt zo veel mogelijk volgens principes van een integrale aanpak. Nadat het TSV een klacht ontvangt over het overtreden van een snelheidslimiet, gaat het team eerst via metingen na of de klacht gegrond is. Indien dit het geval is, zet het TSV niet alleen in op handhaving, maar schakelt het ook de wegbeheerder in. De integrale aanpak komt in dit voorbeeld voort uit de ervaring van het TSV dat handhaving maar een beperkte snelheidsreductie kan verwezenlijken. Infrastructureel ontwerp dat niet goed aansluit bij de geldende snelheidslimiet en/of de situatie, kan een deel van het probleem vormen. Een infrastructurele maatregel is dan vaak een krachtig en noodzakelijk middel om uiteindelijk dichterbij het gewenste effect te komen. Daarom bekijken de betrokken partijen tijdens de probleemanalyse eerst of de infrastructuur in orde (lees: geloofwaardig) is. Zo niet, dan denken alle partijen mee over de vraag hoe op een betaalbare wijze infrastructurele maatregelen kunnen worden genomen die de hoogste snelheden reduceren. Dan volgt een periode van geïntensiverde handhaving. Met waarschuwingen, staandehoudingen en individuele voorlichting worden de resterende snelheidsovertreders zo veel mogelijk op andere gedachten en tot gewenster gedrag gebracht.

Deze gecombineerde aanpak bleek bijvoorbeeld in 2008 zeer succesvol in het terugdringen van de rijsnelheden op de Heerstraat in Beegden: van 17% snelheidsovertredingen tot maximaal 2,5% (Gemeente Maasgouw, 2009). Over verschillende Limburgse projectwegen heeft het TSV Limburg-Noord met zijn handhavingsactiviteiten de V85-snelheid gemiddeld met 6 km/uur verminderd (Spee, 2009).

Kan deze methode in een veldstudie op effectiviteit/efficiëntie worden onderzocht?

Ja. Snelheidsmetingen en bewonersenquête's maken al deel uit van de aanpak. Voor een volwaardige evaluatie zou het nodig zijn om ook op controlelocaties dergelijke data te verzamelen. Ook een voor- en nameting is essentieel.

Kan deze methode worden gezien als passend binnen de nodale oriëntatie of binnen de speerpuntenaanpak?

Deze methode past binnen de nodale oriëntatie wanneer er bijvoorbeeld bij vooraf gespecificeerde knooppunten grote controles worden uitgevoerd. Wanneer de aanpak eruit bestaat dat er controles worden uitgevoerd op punten die de bevolking als gevaarlijk aanwijst, past het beter in een speerpuntenaanpak.

4. Selectie van handhavingsmiddelen

In dit hoofdstuk wordt een selectie gemaakt van handhavingsmiddelen die in aanmerking komen om te onderzoeken wat betreft de effectiviteit. Daartoe zijn eerst enkele interviews gehouden (*Paragraaf 4.1*). Vervolgens zijn de resultaten uit de interviews en uit de *Hoofdstukken 2 en 3* schematisch weergegeven in een tabel, uitmondend in een shortlist.

4.1. Interviews

Er zijn interviews gehouden met vier deskundigen uit het handhavingsveld (zie *Bijlage 1*), werkzaam bij het LP Team Verkeer, bij Politie Drenthe en bij de Politieacademie. De volgende vragen stonden in deze interviews centraal:

- Is het onderscheid tussen nodale aanpak en speerpuntenaanpak waardevol?
- Is er behoefte aan kennis over de effectiviteit van handhavingsmiddelen en zo ja, welke?
- Zijn er middelen die nog niet genoemd zijn?

Voor de interviewverslagen verwijzen we naar de bijlage. Hieronder noemen we enkele bevindingen uit de interviews:

- Het onderscheid tussen speerpunten en de nodale oriëntatie wordt niet door iedereen relevant geacht. De twee sluiten elkaar namelijk niet uit: binnen een nodale aanpak waarin meer aandacht voor opsporend surveilleren is en waarin gekeken wordt naar stromen en knooppunten, is wel degelijk ook ruimte voor speerpunten. Zo kan er bijvoorbeeld bij een grote bromfietscontrole expliciet aandacht zijn voor helmdracht. Ook kunnen grote verkeerscontroles zich richten op verschillende speerpunten voor verkeersveiligheid.
- Bromfietzers worden door vrijwel alle geïnterviewden genoemd als een belangrijke doelgroep voor verkeershandhaving. Zij vormen een groep die zich nadelig onderscheidt met betrekking tot verkeersveiligheid, maar ook met betrekking tot criminaliteit en overlast.
- ANPR is ter sprake gekomen in de interviews, voornamelijk met LP Team Verkeer, als werkmiddel. Men vindt het derhalve niet zo interessant om ANPR op effectiviteit te onderzoeken.
- Rijden onder invloed van drugs wordt gezien als een belangrijk onderwerp voor de verkeersveiligheid. Wel is er nog discussie over de manier waarop dit het beste kan worden aangepakt: het moet niet ten koste gaan van het toezicht op rijden onder invloed van alcohol.

4.2. Selectie

In deze paragraaf maken we een selectie van de meest relevante handhavingsmiddelen. We doen dat eerst door in *Tabel 2* een analyse te geven van de geïnventariseerde handhavingsmiddelen in combinatie met de vraag of dit middel in de interviews aan de orde is gekomen. De tabel wordt vervolgens besproken, waarna een selectie wordt gepresenteerd.

Handhavingsmiddel	Relevantie voor verkeersveiligheid	Verondersteld effect (gedrag of ongevallen)	Kan onderzocht worden	Komt aan de orde in de interviews
Helm (bromfietzers)				
Aanpak bromfiets- en scooteroverlast	Ja	Gedragseffecten voor sommige geïsoleerde projecten, niet voor een integrale aanpak; ongevalleneffecten niet bekend	Ja	Ja
Gordel				
Handhaving op gordeldracht	Ja	Evidentie voor gedrags- en ongevalleneffect	Ja	Nee
Rood licht				
Handhaving op roodlichtnegatie	Ja	Evidentie voor gedrags- en ongevalleneffect	Ja	Nee
Alcohol (en drugs)				
Handhaving op alcohol in het verkeer	Ja	Ja, zowel op gedrag als op ongevallen	Ja, maar dit onderwerp is al veelvuldig onderzocht	Nee
Handhaving op drugs in het verkeer	Ja	Indicatie voor gedragseffect; vooral buitenlands onderzoek	Ja	Ja
Snelheid				
Vaste snelheidscamera's	Ja	Ja, zowel gedrag als ongevallen	Ja, maar dit onderwerp is al veelvuldig onderzocht	Nee
Mobiele controles met radarauto	Ja	Ja, zowel gedrag als ongevallen	Ja	Nee
Lasergun	Ja	Nee	Ja	Nee, niet als geïsoleerde maatregel, wel als onderdeel van snelheidstoezicht
Videowagen	Ja	Nee	Ja	
Agressief verkeersgedrag				
Aanpak regelmatige overtreeders	Onduidelijk	Ja	Ja	Ja
ANPR	Onduidelijk	Nee	Nee	Ja, maar niet als handhavingsstrategie maar als werkmiddel
Locatiegerichte aanpak				
Gebiedsscan	Ja, maar vooral als monitoringsinstrument	Nee	Ja	Ja
Aanpak subjectieve verkeersonveiligheid	Indirect: het kan wel draagvlak vergroten, waardoor verkeershandhaving effectiever zou kunnen zijn	Ja, maar meer het effect van de controles door de meldingen; niet het effect van de meldingen zelf	Ja, maar dan is wel de vraag wat je precies evalueert, de selectie van locaties of de inzet zelf	Ja

Tabel 2. Overzicht van handhavingsmiddelen en hun belangrijkste kenmerken.

Uit de tabel kan een aantal dingen worden afgelezen. Ten eerste is er een aantal handhavingsmiddelen die effectief en relevant zijn, maar waarvan uit diverse studies al behoorlijk veel kennis beschikbaar is. Denk bijvoorbeeld aan vaste snelheidscamera's en aselekt alcoholtoezicht. Het ligt niet voor de hand om deze nogmaals op effectiviteit te onderzoeken. Wel zijn er binnen deze onderwerpen eventuele deelonderzoeken denkbaar, zoals naar het effect van flitspalen op remgedrag. Ten tweede zijn er een aantal middelen die weinig specifiek zijn als het gaat om de vormen van toezicht. ANPR is er zo één: hoewel het effectief kan zijn, wordt het in het veld meer als een werkmiddel dan als een middel specifiek voor de handhaving gezien. Ook is de relevantie voor verkeersveiligheid niet duidelijk omdat verkeersveiligheid maar een van de doelen is waar het voor wordt ingezet. Ook de gebieds-scan en de aanpak van subjectieve verkeersonveiligheid ziet men eigenlijk meer als procesafspraken over de manier waarop de handhaving wordt ingezet en de manier waarop de selectie van locaties of doelgroepen wordt gemaakt, dan dat het handhavingsmiddelen op zichzelf zijn. Ten derde zijn er middelen die niet eerder in isolement zijn onderzocht, maar wel deel uitmaken van een pakket aan handhavingsmaatregelen. Denk daarbij aan de lasergun en de videowagen. Het is mogelijk om deze op effectiviteit te onderzoeken, maar er is (nog) geen indicatie voor het effect en ze zijn ook niet als zodanig in de interviews genoemd.

Alles overziend zijn er daarom drie handhavingsmiddelen die kansrijk zijn om te worden onderzocht, vanwege enerzijds de relevantie voor de verkeersveiligheid en anderzijds het externe belang dat eraan wordt gehecht. Dat zijn:

- selectief drugstoezicht;
- aanpak regelmatige overtreeders;
- aanpak bromfiets- en scooteroverlast.

4.3. Keuze voor toekomstig onderzoek

We hebben in het voorgaande drie middelen genoemd die onderzocht kunnen worden. In de inleiding stelden we dat er drie aandachtspunten zijn binnen dit project: de nodale oriëntatie, informatiegestuurd verkeerstoezicht en regelmatige overtreeders. De aanpak van scooteroverlast is het enige middel dat alle drie de aandachtspunten adresseert. Daarom wordt aanbevolen deze aanpak verder te onderzoeken. Een eerste uitwerking wordt beschreven in *Bijlage 2*.

4.4. Conclusie

Voor diverse vormen van verkeershandhaving bestaat veel steun, zoals voor alcoholcontroles en snelheidscontroles op 30- en 50km/uur-wegen. Dit blijkt uit de effectmeting van de regioplannen verkeershandhaving 2010, waarin het gedrag en de beleving van automobilisten met betrekking tot de speerpunten is onderzocht (Intomart, 2010). Uit dit onderzoek blijkt ook dat sommige vormen van controles minder breed worden gedragen, zoals mobiele snelheidscontroles op autosnelwegen, hoewel deze effectief blijken.

In het huidige onderzoek is meer gekeken naar de aanpak: welke middelen voor verkeershandhaving heeft de politie tot haar beschikking, en vooral: over welke aanpak zou meer kennis over de effectiviteit gewenst zijn? De conclusie is dat er over een aantal middelen al het een en ander bekend is;

het is goed om met deze middelen te blijven werken, omdat ze effectief blijken te zijn als het gaat om gedragsverandering en om slachtofferreductie. Over een aantal middelen is echter minder bekend. Ook blijkt dat in het veld behoefte bestaat aan meer informatie en kennis betreffende de effectiviteit. De middelen die het meest in aanmerking komen om op effectiviteit te onderzoeken op basis van de relevantie voor de verkeersveiligheid en het belang dat er extern aan wordt gehecht zijn:

- selectief drugstoezicht;
- aanpak regelmatige overtreeders;
- aanpak bromfiets- en scooteroverlast.

In de inleiding werden drie aandachtspunten genoemd: de nodale oriëntatie, de aanpak van veelplegers en informatiegestuurde handhaving. Het middel dat al deze punten in zich verenigt is de aanpak van scooteroverlast. Dit middel wordt ook door diverse geïnterviewden genoemd. Daarom is de aanpak van scooteroverlast in *Bijlage 2* in meer detail beschreven.

Literatuur

ADV (2012). *Rijden onder invloed in Zeeland, 2004-2010*. Rapport 2012-01 ADV advies en onderzoek Alcohol, Drugs & Verkeer, Leiden.

Blencowe, T., Pehrsson, A. & Lillsunde, P. (2010). *Analytical evaluation of oral fluid screening devices and preceding selection procedures*. Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines DRUID, Deliverable 3.2.2. European Commission, Directorate-General for Energy and Transport (TREN), Brussels.

Boorman, M.C. (2010). *Victorian impaired driving legislation (2000) and Random roadside oral fluid legislation (2004): Theory and results of 2 different enforcement strategies*. Paper gepresenteerd op International council on alcohol, drugs and traffic safety conference. Oslo, Norway, 22 - 26 August 2010.

Cummings, P., Wells, J.D. & Rivara, F.P. (2003). *Estimating seat belt effectiveness using matched-pair cohort methods*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 35, nr. 1, p. 143-149.

Damen, H. (2007). *Snelheid zegt niets, je moet op tijd vertrekken; De Leerstraf 49cc voor jeugdige bromfietsovertreders in Almelo, Wierden en Enschede onderzocht in opdracht van Het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel*. Praktikon, Stichting de Waarden, Nijmegen.

DVS (2009). *Naar een sociaal verkeer; 12 activiteiten tegen verkeers-agressie*. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart DVS, Delft.

DVS (2011). *Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2010; Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart DVS, Delft.

Elvik, R., Høy, A., Vaa, T. & Sørensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures*. 2nd revised edition. Emerald Group Publishing Limited, Bingley, UK.

Erke, A., Goldenbeld, C. & Vaa, T. (2009). *The effects of drink-driving checkpoints on crashes; A meta-analysis*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 41, nr. 5, p. 914-923.

Evans, L. (1986a). *Double pair comparison; A new method to determine how occupant characteristics affect fatality risk in traffic crashes*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 18, nr. 3, p. 217-227.

Evans, L. (1986b). *The effectiveness of safety belts in preventing fatalities*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 18, nr. 3, p. 229-241.

Evans, L. (1991). *Traffic safety and the driver*. Van Nostrand Reinhold, New York.

- Fellinger, A.M. (2008). *Landelijk overzicht aanpak bromfietsoverlast, overtredingsgedrag*. LP Team Verkeer, Soesterberg.
- Flight, S., Andel, A. van den & Hulshof, P. (2006). *Vertrouwen in de politie: Een verkennend onderzoek*. DSP-groep, Amsterdam.
- Gains, A., Nordstrom, M., Heydecker, B., Shrewsbury, J. et al. (2005). *The national safety camera programme; Four-year evaluation report*. PA Consulting Group, London.
- Gemeente Maasgouw (2009). *Verkeersveiligheidsproject Beegden succesvol afgerond*. Persbericht 8 juli 2009. Geraadpleegd op www.gemeentemaasgouw.nl. Gemeente Maasgouw.
- Gitting, R. & Sadler, P. (2007). *Evaluation of Operation Foist*. Metropolitan Police, London.
- Glassbrenner, D. & Starnes, M. (2009). *Lives saved calculations for seat belts and frontal air bags*. DOT HS 811 206. National Highway Traffic Safety Administration, Washington D.C.
- Goldenbeld, C. (1993). *Handhaving van verkeersregels in Nederland; Inventarisatie van handhavingsmethoden; Ervaringen in Nederland*. R-93-66. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Goldenbeld, C., Aarts, L.T. & Mathijssen, M.P.M. (2010). *Verkeershandhaving in ontwikkeling; Inventarisatie van onderzoeksvragen op het terrein van handhaving van snelheid, alcohol en drugs*. R-2010-30. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Goldenbeld, C., Bijleveld, F.D., Craen, S. de & Bos, N.M. (2004). *Effectiviteit van snelheidstoezicht en bijbehorende publiciteit in Fryslân; Effecten op snelheidsovertredingen en ongevallen op 80 en 100 km/uur-wegen in de periode 1998-2002*. R-2003-27. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Goldenbeld, C., Reurings, M.C.B., Norden, Y. van & Stipdonk, H.L. (2011). *Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen; Verkennend onderzoek op basis van CJIB-gegevens*. R-2011-19. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Goldenbeld, C. & Schagen, I.N.L.G. van (2005). *The effects of speed enforcement with mobile radar on speed and accidents; An evaluation study on rural roads in the Dutch province Friesland*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 37, nr. 6, p. 1135-1144.
- Goldenbeld, C., Wesemann, P. & Schoon, C.C. (2011). *Verkeersveiligheids-effecten in 2020 van nieuwe maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding*. R-2011-17. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Henkens, N. & Salm, B. van der (2008). *Enquêteonderzoek Subjectieve Onveiligheid Ring Klaarwater te Soest. Eindrapportage*. Grontmij, De Bilt.

Homburg, G.H.J. & Batelaan, H.J. (2005). *Actieve wederkerigheid; De beïnvloedbaarheid van oordelen over het contact met en de beschikbaarheid van de politie*. Publicatienummer 1283. Regioplan/Intomart, Amsterdam.

Hout, K. van (2007). *De risico's van fietsen; Feiten, cijfers en vaststellingen*. Steunpunt Verkeersveiligheid, Diepenbeek.

Houwing, S., Reurings, M.C.B. & Bos, N.M. (2011). *Schatting van het aandeel verkeersdoden als gevolg van rijden onder invloed van alcohol*. R-2011-13. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Intomart (2010). *Effectmeting Regioplannen 2010; Landelijke rapportage*. Intomart Cfk bv, Hilversum.

Johns Hopkins University (1998). *ICDMAP-90 user's guide*. The Johns Hopkins University & Tri-Analytics, Inc., Baltimore, MD.

Kuiken, M., Barten, M. & Fokkema, J. (2009). *Aanpak van notoire verkeersovertreders; Een verkenning*. Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, Delft.

LP Team Verkeer (2011). *Beleidskader Flitspalen snelheid en roodlicht*. LP Team Verkeer, Utrecht.

Mathijssen, M.P.M. (2001). *Rijden onder invloed in Nederland en het politietoezicht daarop; Voormeting uitgevoerd in 1999/2000 ter bepaling van de effecten van toekomstig verhoogd politietoezicht, vergezeld van aanbevelingen voor de inrichting van het toezicht*. R-2001-8. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Mathijssen, M.P.M. & Craen, S. de (2004). *Evaluatie van de regionale verkeershandhavingssystemen; Effecten van geïntensiveerd politietoezicht op verkeersgedrag en verkeersonveiligheid*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Mathijssen, M.P.M. & Houwing, S. (2005). *The prevalence and relative risk of drink and drug driving in the Netherlands: A case-control study in the Tilburg police district. Research in the framework of the European research programme IMMORTAL*. R-2005-9. SWOV, Leidschendam.

Mesken, J., Goldenbeld, C. & Vlakveld, W.P. (2011). *Herijking speerpunten van de regionale verkeershandhavingsteams*. R-2011-21. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Moolenaar, D.E.G., Zuidema, T. & Boer, J. (2011). *De afname van het aantal boetes en transacties voor verkeersovertredingen nader verklaard*. Cahier 2011-9. Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum WODC, Den Haag.

Oei, H.-L., Catshoek, J.W.D., Bos, J.M.J. & Varkevisser, G.A. (1997). *Project Roodlicht en Snelheid PROROS; Evaluatie van het toezicht op snelheids- en roodlicht-overtredingen in Amsterdam in het kader van PROROS (1993-*

1997). R-97-35. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Plasmans, N. & Tuinenburg, D. (2006). *Eindevaluatie Pilot subjectieve verkeersonveiligheid regio IJsselland*. Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie, Soesterberg.

Plasmans, N. (2008). *Aanpak agressief verkeersgedrag*. Paper gepresenteerd op Nationaal Verkeerveiligheids Congres NVVC, 19 april 2008, Rotterdam.

Politie Amsterdam-Amstelland (2007). *Opsporing, toezicht en handhaving in een netwerksamenleving*. Interne notitie. Politie Amsterdam-Amstelland, Amsterdam.

Politie Flevoland (2011). *Voortgangsbericht ANPR (februari 2011)*. Politie Flevoland, Regionaal Informatieknoppunt Flevoland, Almere.

Politie Rotterdam-Rijnmond, Korps Landelijke Politiediensten & tS Politie Nederland (2007). *Automatic Number Plate Recognition. Naar een landelijke toepassing*. Visiedocument ANPR opgesteld voor de Raad van Hoofdcommissarissen. Politie Rotterdam-Rijnmond, Rotterdam.

Retting, R.A., Ferguson, S.A. & Hakkert, A.S. (2003). *Effects of red light cameras on violations and crashes; A review of the international literature*. In: *Traffic Injury and Prevention*, vol. 4, p. 17-21.

Rommen, J.O.E. & Binnekamp, R. (2006). *Rapport herziene evaluatie ANPR*. Bureau In-pact, De Bilt.

Şimşekoğlu, Ö. & Lajunen, T. (2009). *Relationship of seatbelt use to health and driver behaviors*. In: *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 12, nr. 3, p. 235–241.

Spee, M. (2009). Persoonlijke communicatie 20 april 2009, Team Subjectieve Verkeersonveiligheid Limburg-Noord.

SWOV (2009). *Brom- en snorfietzers*. SWOV-Factsheet, maart 2009. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

SWOV (2010). *Autogordels en kinderzitjes*. SWOV-Factsheet, december 2010. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

SWOV (2011a). *De werking en effecten van snelheidscamera's*. SWOV-Factsheet, oktober 2011. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

SWOV (2011b). *Effecten van politietoezicht op het gebruik van beveiligingsmiddelen, bromfietshelmen en op roodlichtovertredingen*. SWOV-Factsheet, oktober 2011. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Thomas, L.J., Srinivasan, R., Decina, L.E. & Staplin, L. (2008). *Safety effects of automated speed enforcement programs; Critical review of international literature*. In: Transportation Research Record, vol. 2078, p. 118-126.

Twisk, D.A.M., Vlakveld, W.P. & Commandeur, J.J.F. (2007). *Wanneer is educatie effectief? Systematische evaluatie van educatieprojecten*. R-2006-28. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Veisten, K., Houwing, S. & Mathijssen, R. (2010). *Cost-benefit analysis of drug driving enforcement by the police; Deliverable 3.3.1, DRUID 6th Framework Programme*. Institute of Transport Economics TØI, Oslo.

Via Verkeersadvies (2005). *Verkeersveiligheidsanalyses Gemeente Amersfoort*. Via Verkeersadvies, Vught.

Vlakveld, W.P., Goldenbeld, C. & Twisk, D.A.M. (2008). *Beleving van verkeersonveiligheid; Een probleemverkenning over subjectieve veiligheid*. R-2008-15. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Vliet, B. van & Verduijn, S. (2005). *Beleidsplan Scooteroverlast in Houten*. Bestuurs- en Organisationswetenschap Universiteit Utrecht, Utrecht.

vtv Politie Nederland (2009). *Verkeer in ontwikkeling; Strategische nota politieverkeerstaak 2010-2012*. Voorziening tot Samenwerking Politie Nederland, Driebergen.

Wegman, F.C.M. & Aarts, L.T. (red.) (2005). *Door met Duurzaam Veilig; Nationale verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Weijermars, W.A.M. & Schagen, I.N.L.G. van (2009). *Tien jaar Duurzaam Veilig; Verkeersveiligheidsbalans 1998-2007*. R-2009-14. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Wijnen, W., Mesken, J. & Vis, M.A. (2010). *Effectiviteit en kosten van verkeersveiligheidsmaatregelen*. R-2010-9. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Wilms, P., Blankers, I. & Frierson, R. (2011). *Opbrengsten boetes en transacties uit verkeersovertredingen; Onderzoek in opdracht van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC)*. Aarts De Jong Wilms Goudriaan Public Economics bv (APE), Den Haag.

Wilson, C., Willis, C., Hendrikz, J.K. & Bellamy, N. (2006). *Speed enforcement detection devices for preventing road traffic injuries*. In: The Cochrane Database of Systematic Reviews, vol. CD004607.pub2, nr. 2.

Woolley, J.E. & Dyson, C.B. (2003). *Further insights into an urban area with lower speed limits: the Unley case study*. In: Proceedings of the Road Safety Research, Policing and Education Conference, Sydney. Sydney, Roads and Traffic Authority.

Bijlage 1 Interviewverslagen

Willebrord Freijisen – Landelijk Parket Team Verkeer

Ter voorbereiding op het gesprek is aan de heer Freijisen een notitie gestuurd met een overzicht van handhavingsstrategieën. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen strategieën met een nodale aanpak en strategieën met een speerpuntenaanpak. Het onderscheid tussen de nodale aanpak en de speerpuntenaanpak komt de heer Freijisen enigszins kunstmatig voor. Zo kan de aanpak van bromfietsoverlast bijvoorbeeld ook als speerpunt worden gezien. De nodale oriëntatie gaat over stromen en knooppunten en kan vanuit die benadering relevantie hebben voor zowel opsporing als handhaving. Het thema van bromfietzers is zeker relevant maar zou ook breder kunnen worden getrokken: de jonge verkeersdeelnemer. De jonge verkeersdeelnemer is relatief vaak zowel dader als overlastgever als slachtoffer. Daar zitten allerlei aspecten aan die voor de wetgever interessant zijn: voertuigen opvoeren, rijden zonder (bromfiets)rijbewijs, rijden zonder helm en dergelijke. Hoe kun je deze aspecten bundelen richting de wetgever; is daar een programma voor op te zetten? Daarin zou het LP Team Verkeer zeer geïnteresseerd zijn.

Een opmerking over ANPR: dat is eigenlijk geen handhavingsstrategie, maar een middel om de opsporing te ondersteunen. Momenteel is er nog geen vastgestelde ANPR-wetgeving.

Informatiegestuurde handhaving is ook geen handhavingsstrategie; het is een voorwaarde voor alle vormen van handhaving, zegt de heer Freijisen: "We doen niet anders." In Drenthe loopt het project Informatiegestuurd Verkeerstoezicht. Hiervoor geldt dat de beschikbare informatie over bijvoorbeeld snelheid vaker gebruikt wordt om de locaties en de tijdstippen van handhaving te bepalen en bij te stellen. Het gaat dan dus eigenlijk om de vraag met welke frequentie de informatie wordt gebruikt. De gebiedsscan kan eigenlijk gezien worden als een handhavingsanalyse. Naarmate je beter weet wat er gebeurt, kan de handhaving gericht worden ingezet.

De onderwerpen die genoemd worden in de paragraaf 'Speerpuntenaanpak' van de toegestuurde notitie betreffen eigenlijk geen speerpunten, maar methoden om handhaving op een speerpunt vorm te geven. Zo is er het speerpunt 'snelheid' dat je met verschillende middelen kunt handhaven, bijvoorbeeld door vaste flitspalen of door mobiele radarcontroles. Niettemin zijn deze handhavingsmethoden zeker interessant om te evalueren. LP Team Verkeer is nu bezig met een pilot met verplaatsbare flitspalen.

Andere onderwerpen die relevant worden geacht zijn alcohol en drugs. De vraag is ten eerste hoe het staat met de ontwikkeling van alcohol- en drugsdelicten in het verkeer, en hoe je de handhaving op drugs kunt intensiveren zonder in te leveren op alcoholhandhaving, waar de bulk van de overtredingen te vinden is.

Regelmatige overtredders vormen een probleem, maar diverse werkgroepen en initiatieven zijn er nog niet in geslaagd om een coherente aanpak te vinden. Onduidelijk is ook hoe een effectiviteitsonderzoek naar handhaving

rondom dit thema vorm zou moeten krijgen. Hetzelfde geldt voor subjectieve verkeersonveiligheid: feitelijk is dit een selectiestrategie om te bepalen op welke locaties de handhaving moet plaatsvinden.

De kwetsbare verkeersdeelnemer is verder een thema dat de interesse van het LP Team Verkeer heeft. Het aantal verkeersdoden vertoont een dalende trend, maar het aantal ernstig verkeersgewonden niet. Vooral kwetsbare verkeersdeelnemers vormen daarbij een zorgwekkende groep. Men vraagt zich bijvoorbeeld af of fietsers bij ongevallen betrokken zijn omdat automobilisten een fout maken, of omdat zij zelf bijvoorbeeld geen licht voeren of door rood rijden. Daar is op dit moment nog geen zicht op. Wanneer dat wel het geval is, kan nagedacht worden over wat er met handhaving gedaan kan worden. Soms ligt dit ingewikkeld; zo zouden vooral kwetsbare verkeersdeelnemers gebaat kunnen zijn bij snelheidshandhaving in 30km/uur-gebieden. Maar wanneer dat gebeurt en het resulteert in grote hoeveelheden bekeuringen, dan kan het zijn dat de burgemeester onder invloed van klachten van burgers andere prioriteiten legt.

Egbert-Jan van Hasselt – OM/Politie Noord-Holland Noord

De heer Van Hasselt was plaatsvervangend korpschef van de politie Noord-Holland Noord. Momenteel is hij gedetacheerd bij het LP Team Verkeer van het Openbaar Ministerie. Hij leidt daar twee projecten. Ten eerste begeleidt de heer Van Hasselt de overdracht van het beheer van handhavingsmiddelen van het OM naar de politie en het CJIB. Het OM ziet het beheer van middelen, zoals flitspalen en ademtesters, niet meer als een taak die past bij de organisatie. Overigens wordt de plaatsing nog wel uitgevoerd. Ten tweede is de heer Van Hasselt gevraagd om een nieuwe visie uit te werken voor de verkeershandhaving en handhaving in het verkeer (nodale oriëntatie), vooral in relatie tot de reorganisatie van de politie.

De notitie met handavingsstrategieën is voorgelegd en besproken. Het onderscheid tussen nodale strategieën en strategieën op speerpunten is in de ogen van de heer Van Hasselt niet nodig. Het gaat vooral om de doelgroepaanpak: definieer de doelgroepen en de speerpunten en kijk dan welke strategie of mix van strategieën het meest geëigend is. Het kan zo zijn dat dat leidt tot een nodale aanpak maar dat hoeft niet. In ieder geval is van belang dat de 'hufters' (veelplegers, meerplegers) aandacht krijgen. De heer Van Hasselt wijst op een artikel dat in *De Secondant* is verschenen, over de maatregel om veelplegers langdurig in te sluiten, en de effecten hiervan op de maatschappelijke veiligheid. Hierbij is niet specifiek naar verkeersdelicten gekeken, maar wellicht is een parallel te trekken. Verder wordt verwezen naar het perceptieonderzoek van het LPTV, voornamelijk naar de frequenties die worden genoemd met betrekking tot rijden onder invloed. Als deze cijfers kloppen, en je vertaalt het door naar rijbewijsbezitters, dan impliceert dat dat een onwaarschijnlijk hoog aantal mensen wekelijks onder invloed aan het verkeer deelneemt – in ieder geval veel meer dan op basis van gegevens van CJIB, CVOM³ en arrondissementsparketten zou worden geschat. Dit is belangrijk om onder ogen te zien, vooral in relatie tot handhaving en pakkans.

³ Centrale Verwerking Openbaar Ministerie

In het *Strategisch beleidsplan politieverkeerstaak* is een aantal speerpunten en verbeterprojecten gedefinieerd. De heer Van Hasselt noemt er een aantal:

- afstemming diverse kalenders en PAPOS (Parket Politie Systeem); denk bijvoorbeeld aan de nationale campagnekalender, de Europese TISPOL-kalender en de inspanningen van het KLPD;
- nagaan of gecoördineerde acties werken;
- werkwijze opsporend surveilleren ontwerpen: de vaardigheid om (op basis van profielen, doelgroep, gedrags- en omgevingskenmerken, gedragingen, zaak- en/of persoonsgegevens) te signaleren, gericht aan te houden en/of te registreren ten behoeve van de informatieorganisatie ter veredeling;
- ANPR (automatische kentekenherkenning); dit is overigens geen handhavingsstrategie maar een opsporingsmiddel dat bijvoorbeeld ook bij scooteroverlast wordt gebruikt;
- nieuwe methoden voor gedragsbeïnvloeding, bijvoorbeeld gebaseerd op de Tafel van Elf, waarin het creëren van draagvlak, het uitvoeren van controle en het toepassen van sancties centraal staat (zie bijvoorbeeld ook Wegman & Aarts, 2005: 143); hierbij wordt ook rekening gehouden met recente inzichten omtrent de hersenontwikkeling van jongeren;
- Monitor Verkeershandhaving: kijk ook naar het Australische model; hoe selecteer je op welke wegen of gedragingen je je toezicht moet richten?
- het gebruik van prestatie-indicatoren;
- de relatie tussen beweerd en vertoond gedrag (zie ook *Prestatiemonitor Verkeershandhaving*);
- niet alleen straffen, maar ook belonen en bejegening;
- de geregistreerde waarschuwing: de drempel om boetes uit te schrijven wordt steeds hoger voor de diender, die het vaak moeilijk vindt om uit te leggen waarom bepaald gedrag wordt bestraft met een boete van die hoogte; de geregistreerde waarschuwing kan worden gezien als een vorm van een puntensysteem;
- informatiegestuurde handhaving: in de periode 1997-2008 zijn er ten minste 120 doden bespaard, mede door toedoen van verkeershandhaving; mede dankzij deze aantoonbaar positieve ontwikkeling wordt het belang van informatiegestuurde handhaving steeds meer ingezien;
- de gebiedsscan, een betrekkelijk nieuw instrument waarmee het zwaartepunt verschuift van provincie naar stedelijke omgeving naar straatniveau.

Als het gaat om de handhavingsstrategieën die worden voorgelegd, wordt handhaving op alcohol zeer belangrijk geacht. Hierbij is het van belang om naar de effectiviteit van alcoholcontroles te kijken: hoe kun je die becijferen? De aanpak van scooteroverlast, de aanpak van veelplegers en de gebiedsscan worden ook zeer relevant voor onderzoek geacht. De onderwerpen hebben overigens een heel verschillend karakter en hoeven elkaar niet uit te sluiten, maar kunnen juist in combinatie met elkaar voorkomen. Zo zijn er doelgroepen en thema's die door de handhavingsstrategieën heen lopen, zoals de doelgroep jongeren.

De heer Berkhout vindt dat het begrip 'nodale oriëntatie' een risico inhoudt. Heeft het met verkeersveiligheid te maken? Dat vereist dan nog wel een vertaalslag. De gedachten daarover zijn zich wel aan het vormen door bijvoorbeeld de nota's over de overgang van verkeerspolitie naar politie in het verkeer. Nu is het zo dat de VHT's los staan van de regiopolitie, maar de burger ziet dat niet zo. Het vertrouwen in de politie is volgens de heer Berkhout gedaald.

Wat betekent verkeershandhaving? In de ogen van de heer Berkhout het volgende:

- De verkeershandhaver is medebepalend voor het beeld van de politie.
- Verkeershandhaving gaat over het naleven van wetgeving.
- Verkeershandhaving betekent niet per se repressie, maar gaat erom te zorgen dat maatschappelijke normen niet geschonden worden.

Omdat meer dan 80% van de bekeuringen die worden uitgeschreven verkeersboetes zijn, speelt de verkeershandhaving een bepalende rol in het beeld dat men heeft van de politie. Voor een deel is dit beeld negatief. Mede door dat negatieve beeld is een aantal rapporten verschenen over het vertrouwen in de politie (Flight, Van den Andel & Hulshof, 2006; Homburg & Batelaan, 2005). De conclusie die uit deze rapporten kan worden getrokken is dat (verkeers)handhaving iets anders moet zijn dan 'frapper toujours'. De VHT's en de regiopolitie staan hierin soms niet op dezelfde lijn. Er is namelijk steeds meer evidentie dat vooral de aanwezigheid van de politie van belang is: zichtbaarheid is vaak al voldoende. De heer Berkhout noemt de studies uit Australië van Leggett die in dit kader relevant zijn. Uit de eerder genoemde studies over vertrouwen in de politie komt naar voren dat vertrouwen bestaat uit zichtbaarheid aan de ene kant en activiteit aan de andere kant. Dus: niet *meer* blauw op straat, maar *actiever* blauw. Daarmee wordt niet per se bedoeld dat er meer bekeurd wordt, maar wel dat er meer interactie plaatsvindt.

De heer Berkhout noemt ook de Tafel van Elf: een aantal dimensies die het naleven van wetgeving moeten bevorderen. Belangrijke dimensies zijn draagvlak, controle en sancties. Wanneer je mensen vraagt wat ze het belangrijkste vinden, dan scoort veiligheid altijd het hoogst. Het is echter wel altijd 'mijn' veiligheid, het is subjectief; men vindt het belangrijk dat de eigen veiligheid wordt gewaarborgd, maar handhaving op het gedrag dat ánderen in gevaar kan brengen wordt als minder belangrijk gezien.

In Flevoland is onderzoek gedaan naar de effectiviteit van de VHT's. Wat daaruit naar voren kwam is dat handhaving door de VHT's vaak situationeel wordt benaderd: de risico's worden afgewogen. Dat leidt ertoe dat de politie controleert daar waar het vorig jaar gevaarlijk is gebleken. Maar successen uit het verleden zijn geen garantie voor de toekomst. Daarom zijn resultaten van de VHT's wisselend.

Je zou steeds moeten overwegen waar je in de communicatie de nadruk op legt: normnaleving of slachtofferreductie? Normnaleving kan ook een positieve connotatie hebben. Verder is verkeersonveiligheid niet alleen toe te schrijven aan het niet naleven van de norm. Kijk bijvoorbeeld naar de recente inzichten over de neurologische ontwikkelingen van jongeren. Die

kun je niet met argumenten bewegen: ze leren het op dat moment gewoon nog niet goed omdat bepaalde gebieden in de hersenen nog niet volledig uitontwikkeld zijn. Kijk ook naar het verschil tussen handsfree en handheld bellen. Als je je richt op normnaleving dan richt je je alleen op handheld bellen. Toch weten we dat handsfree bellen óók aanzienlijke risico's met zich meebrengt. En ten slotte is het van belang om ook andere gebieden dan het verkeer mee te nemen in de beoordeling van verkeersonveilig gedrag: de verkeershuffer is maar al te vaak gewoon een huffer.

Martje Kommer – Politie Drenthe

In de provincie Drenthe wordt sinds 2008 informatiegestuurd verkeerstoezicht (IGVT) toegepast. Er is een projectgroep Integrale Verkeershandhaving in Drenthe, waarin naast de regiopolitie ook justitie, de provincie, de ANWB en gemeenten zitting hebben. Binnen deze projectgroep is een werkgroep Analyse en monitoring, waarin ook de provincie zitting heeft, die criteria vaststelt op basis waarvan de wegen worden gekozen. Dat kan bijvoorbeeld de snelheid op de betreffende weg zijn, of het ongevallenbeeld.

Voor de analyse is het noodzakelijk dat er gegevens worden verkregen over snelheid. In principe verzamelt de provincie deze en stuurt ze eenmaal per kwartaal op naar de politie; echter, het blijkt toch steeds weer een worsteling om de data te krijgen en ze te bewerken, terwijl het wel belangrijk is om tussentijds te monitoren. De gemeenten leveren nauwelijks data aan. Voor de ongevallen is de politie zelf aan zet; zij registreert de aanrijdingen.

Waar de politie zelf nog tegenaan loopt is de vraag of het verstandiger is om controles van tevoren aan te kondigen of juist niet. Het lijkt zo te zijn dat het zinvol is om een deel van de controles van tevoren aan te kondigen. Er wordt dan aangekondigd op welke weg wordt gecontroleerd, maar de precieze locatie wordt niet gecommuniceerd. Op dit moment is echter niet duidelijk of dit vervolgens ook leidt tot een lagere snelheid op die weg, vergeleken met helemaal niet aankondigen.

Tegenwoordig wordt er ook nagedacht over geloofwaardige limieten. Zo heeft een weg die eerst een limiet had van 100 km/uur nu een limiet van 80 km/uur gekregen. Verder is communicatie belangrijk: de politie zou vaker moeten benadrukken wat er wél goed gaat. Wanneer weggebruikers zien dat het merendeel van de andere weggebruikers bepaald gedrag vertoont, zijn zij eerder geneigd om dat gedrag ook te vertonen. Door te benadrukken wat wel goed gaat wordt dus een sociale norm gecommuniceerd.

Gevraagd naar welke onderwerpen voor handhaving nu écht relevant zouden zijn om te onderzoeken, geeft mevrouw Kommer de volgende onderwerpen aan: handsfree bellen, jongeren, de elektrische fiets, bromfietzers. Ook subjectieve onveiligheid is een onderwerp dat in Drenthe op de agenda staat, maar het is lastig om daarmee om te gaan. De personen die namelijk in een buurt verkeersonveiligheid veroorzaken, zijn in de meeste gevallen de buurtbewoners zelf. Verder is van belang om te kijken naar groepen verkeersdeelnemers en specifieke locaties. Er bestaat twijfel over of het nog zinvol is om verkeershandhaving te intensiveren rondom de onderwerpen helm en gordel. In de toekomst (wanneer betere meetmethoden beschikbaar zijn) wordt wellicht ook meer ingezet op

controles op drugs. Ten slotte is het belangrijk om te handhaven binnen de bebouwde kom, maar daar zijn geen meetgegevens over beschikbaar.

Inleiding

In deze bijlage beschrijven we de opzet van een onderzoek naar de effecten van nodale handhavingsstrategieën en aanvullende communicatie, specifiek voor bromfietzers. De opzet is gericht op brommer- en scooterprojecten, omdat projecten van dit type goed vergeleken kunnen worden op type aanpak. Dat kan op een manier die lijkt op meta-analyse en waarbij verschillende projecten gezamenlijk in de analyse kunnen worden meegenomen (zie ook bijvoorbeeld het project *Evaluatie van Verkeers-educatieprojecten*; Twisk, Vlakveld & Commandeur, 2007). Binnen diverse gemeenten is namelijk sprake van een projectmatige aanpak van brommer- en scooteroverlast, maar in sommige gemeenten is er sprake van een nodale aanpak en in andere niet. Dit wil zeggen dat er projecten zijn die de overlast in de breedste zin van het woord beogen aan te pakken (overtredingen, opvoeren, geluidsoverlast, criminaliteit) en ook projecten die meer specifiek verkeersgedrag van brommerrijders aanpakken (zie *Bijlage 3*).

Deze verschillende oriëntaties kunnen in een onderzoek met elkaar worden vergeleken. Het hieronder beschreven voorstel voor een dergelijk onderzoek betreft een haalbaarheidsstudie: er worden daarbij maar beperkt gegevens verzameld. Voor het doen van kwantitatieve uitspraken zijn gegevens over verschillende jaren nodig (mede afhankelijk van het type gegevens dat benodigd is). Toch zullen er voldoende 'tastbare' resultaten moeten zijn om eventuele opdrachtgevers te interesseren voor vervolgonderzoek. Wel empirische gegevens dus, maar nog in een pilotachtige sfeer.

Aanpak

Fase 1: Selectie bromfietsprojecten

In fase 1 wordt een overzicht gemaakt van alle brommer- en scooterprojecten in Nederland. Vele gemeenten hebben al een duidelijke aanpak, zoals Amsterdam, Rotterdam, Amstelveen en Den Haag, al is op dit moment (nog) niet duidelijk of het een continue aanpak of reeds afgeronde projecten betreft. Voor het verzamelen van informatie wordt onder andere de hulp ingeroepen van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), omdat de verwachting is dat deze organisatie weet wat er speelt bij diverse gemeenten. Tevens zou een stagiair communicatie kunnen worden ingeschakeld om contacten te leggen met gemeenten en ze te enthousiasmeren voor het aandragen van hun bromfietsprojecten. In eerste instantie wordt globale informatie verzameld van zo veel mogelijk projecten. Daarna wordt een selectie gemaakt van een beperkt aantal projecten. Deze projecten worden beoordeeld aan de hand van een nog op te stellen beoordelingskader. Het beoordelingskader bevat bijvoorbeeld de volgende aspecten:

- probleemstelling;
- algemene communicatie/contacten richting jeugd;
- identificatie/benadering groepen versus individuen;
- educatie op scholen;

- contacten met ouders;
- samenwerking politie, scholen, jeugdhulpverlening: is er binnen de gemeente een convenant opgesteld?
- combineren van informatie/dossiervorming politie en andere instanties;
- inzet van speciale teams voor jonge bromfietzers;
- gebruik van beloningen jonge bromfietzers;
- maatregelen in sanctiesfeer, bijvoorbeeld ASO-aanpak/HALT/afspraken politie en justitie;
- evaluatie/monitoring.

Aan de hand van deze meer gedetailleerde informatie worden de projecten verdeeld in groepen, op een of meer aspecten verschillend, die met elkaar kunnen worden vergeleken op diverse meetbare indicatoren. Dat moeten in ieder geval indicatoren zijn die iets zeggen over verkeersveiligheid, zoals rijnsnelheden, helmgebruik of resultaten van handhavingsacties (bijvoorbeeld aantallen opgevoerde bromfietsen of het niet hebben van een bromfietsrijbewijs). Maar het kunnen ook indicatoren zijn die iets zeggen over overlast of criminaliteit.

Bij de vergelijking van de verschillende typen projecten gaat het bijvoorbeeld om projecten die focussen op verkeersovertredingen versus projecten die een nodale aanpak hanteren. Ook kan gekeken worden naar projecten die een enkele aanpak hanteren (bijvoorbeeld politietoezicht) versus projecten die het toezicht combineren met educatie of contacten met ouders. Nog een andere mogelijkheid is het vergelijken van projecten die een zogenoemde 'harde aanpak' hanteren (in beslag nemen van brommer of scooter) ten opzichte van een meer coachende aanpak waarbij de politie in gesprek gaat met veelplegers en hun ouders. Het doel is het identificeren van effectieve ingrediënten in een aanpak van bromfietsproblematiek. Belangrijk voor de selectie van projecten is de kwaliteit van de beschikbare onderzoeks- en projectdata.

In de selectie van (groepen) projecten wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met factoren die de analyse kunnen beïnvloeden. Het gaat dan bijvoorbeeld om kenmerken van de gemeente waar het project wordt uitgevoerd, zoals de grootte, de stedelijkheid of het aantal bromfietzers in de betreffende gemeente.

Fase 2: Analyse

In fase 2 worden de twee of meer (groepen) projecten met elkaar vergeleken. Van belang is ook de selectie van controlegroepen binnen elk van de projecten. Alleen voor- en nastudies is wellicht niet goed genoeg. Voor elk project moet er ook een controlegroep bromfietzers in een naburige wijk of gemeente aangewezen kunnen worden, door de projectgroep, door externe onderzoekers of door de SWOV. Waar mogelijk worden output- en outcomegegevens verzameld, zoals gegevens over gepleegde inzet, aantallen gecontroleerde voertuigen, aantallen meldingen van overlast en aantallen verkeersongevallen. Ook wordt hierin gebruikgemaakt van de analyses die binnen de projecten *Scooters (C06.09)* en *Evaluatie bromfietspraktijkexamen (C06.08)* worden uitgevoerd. Het betreft hier bijvoorbeeld ongevallanalyses.

De analyse betreft in eerste instantie geen kwantitatief hypothese-toetsend onderzoek; de uitkomsten van de analyse worden in kwalitatieve zin beschreven. Getracht wordt met een beperkt aantal cases en controlegroepen te bekijken of de gehanteerde methode werkbaar is. Wanneer de resultaten voldoende aanknopingspunten bieden, wordt in de jaren 2013-2014 een vervolg voorgesteld waarin een veel grotere groep bromfietsprojecten wordt betrokken. Met een groep projecten die groot genoeg is kan dan een kwantitatieve meta-evaluatie worden uitgevoerd.

Rapportage

In de rapportage zullen vragen aan de orde komen als:

- Wat is de meerwaarde van een nodale aanpak versus een puur op verkeersveiligheid gerichte aanpak, hetzij voor de verkeersveiligheid, hetzij voor de efficiëntie van de verkeershandhaving?
- Welk type aanpak lijkt het meest effectief te zijn en onder welke condities?
- Kan er iets gezegd worden over de relatie tussen type en hoeveelheid politie-inzet aan de ene kant en subjectieve of objectieve verkeersonveiligheid aan de andere kant?

Bijlage 3

Bromfietsprojecten

Dit overzicht is gebaseerd op Fellingner (2008) en, waar vermeld, op Damen (2007) en Twisk, Vlakveld & Commandeur (2007).

Utrecht

Naam

Scooterteam. Scooterteam is ondergebracht bij de reguliere verkeerspolitie, en opgericht in 2000.

Doel

Scooterteam heeft een handhavingstaak voor de verkeersveiligheid, spoort ontvreemde bromfietsen op, ondersteunt districten bij overlast door bromfietsen (snorfietsen, quads en dergelijke inbegrepen) en ondersteunt het straatroofteam in de stad Utrecht bij de bestrijding van criminaliteit gepleegd met bromfietsen. Een voorbeeld van dat laatste zijn straatrovers die gebruikmaken van scooters (rippen van tassen/diefstal uit auto's voor verkeersregelinstallaties, wat in Utrecht en andere grotere steden een specifiek probleem is).

Bestaat uit

Het team bestaat uit een coördinator, twee medewerkers verkeersuitvoering, twee technisch controleurs en een aantal motorrijders (voordat de motorrijders bekend waren met de methodiek, en ze ook daadwerkelijk door de districten werden geleverd, is erg veel werk verzet om het team op niveau te krijgen; de start was moeizaam).

Middelen

Scooterteam beschikt over een vrachtauto waarin (onder alle weersomstandigheden) technische controles aan bromfietsen kunnen worden uitgevoerd. De vrachtwagen heeft een afgescheiden deel waarin de verbalisanten bonnen kunnen uitschrijven. In de vrachtwagen kunnen ook in beslag genomen bromfietsen worden vervoerd. Op het bureau van het scooterteam kunnen alle soorten voertuigen worden onderzocht.

Rotterdam Rijnmond

Naam

ASO-project. ASO (aanpak scooteroverlast) is ondergebracht bij de reguliere verkeerspolitie. Het project is gestart in 2003 en wordt regelmatig bijgesteld naar behoefte. Het ASO-project is inmiddels structureel geworden.

Doel

Overlast tegengaan die bestaat uit gevaarzettend verkeersgedrag, voertuigen die technisch niet in goede staat zijn/opgevoerd zijn, (geluids)overlast, gebruik van scooters bij straatroof/door drugsrunners, ontvreemding van scooters, illegale races.

Bestaat uit

Per jaar 3.500 manuren, 437 uur per district, ingezet voor twee motorrijders, twee keer ondersteuning, totaal 36 uur op een dienst.

Middelen

Het ASO-project beschikt over een technische aanhangwagen van de verkeersondersteuning.

Werkwijze

Eerst wordt nagegaan of een scooter gestolen is. Twee motorrijders van de verkeerspolitie gaan, al dan niet vergezeld door de technische aanhangwagen, naar het district. Op het district wordt het personeel met een regionale PowerPoint gebriefd. De motorrijders leveren de bromfietsen aan en delen de eventuele overtredingen mee; de technische ondersteuning bekijkt de staat van de bromfiets en controleert deze. Het district levert personeel dat zich bezighoudt met de bestuurder en de administratieve afhandeling. Vanwege gevaarzetting werken motoragenten bij straatroven/drugsrunners-aanpak altijd samen met geweldsteams van de districten.

Resultaat

Het project is een enorm succes; het is veel gekopieerd in andere regio's.

Flevoland

Naam

Easy Riders. Dit project is van start gegaan in 1998 en is sindsdien telkens aangepast.

Bron

Twisk, D.A.M., Vlakveld, W.P. & Commandeur, J.J.F. (2007). *Probleemomschrijving met betrekking tot verkeersveiligheid; Risicogedrag en ongevallen onder jonge bromfietzers*. R-2006-28. SWOV, Leidschendam.

Doel

Het doel is om (aankomende) bromfietzers tussen de vijftien en zeventien jaar bewust te maken van de risico's van bromfietrijden. Easy Riders is van een handhavingsproject verder uitgegroeid tot een breed project met voorlichting en infrastructuur. Ook educatie is een sterke peiler. Het project richt zich specifiek op de jonge bromfietser vanwege de ongevallengegevens voor die doelgroep.

Bestaat uit

Partners die deelnemen aan het project zijn: politie, OM, gemeenten, Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de provincie. De deelnemers komen vier keer per jaar bijeen en bespreken de voortgang van het project.

Werkwijze

Het project bestaat onder meer uit actiedagen op scholen. Tijdens een actiedag krijgt een aantal klassen minilessen van achtereenvolgens Bureau Slachtofferhulp (BSH), GGD en politie. Zowel BSH als GGD voert klassengesprekken over bromfietrijden. BSH gaat in op (het ontstaan van) risicogedrag en de gevolgen ervan; daarbij gebruikt BSH ook de video die in het project Preventie Verkeer wordt gebruikt. De GGD behandelt het nut en de noodzaak van de valhelm aan de hand van een video. De politie geeft op het schoolplein voorlichting over de opsporing van opgevoerde bromfietsen met de rollentestbank. Het is de bedoeling dat rond de actiemiddagen

intensieve(re) controle door de politie plaatsvindt in de nabijheid van de school, maar in de praktijk is dat niet altijd het geval.

Per deelnemende partij is een duidelijke taakverdeling gemaakt. De politie houdt bijvoorbeeld minimaal 120 controleacties per jaar, op constructiesnelheid, geluidsnorm, helmgebruik, bromfietscertificaat en verzekeringsbewijs. De politie is aanwezig bij actiedagen op scholen en geeft voorlichting over wettelijke eisen voor brommers. De politie voert een proef uit in Almere, waarbij gebruikgemaakt wordt van een speciaal computerprogramma om recidive van ernstige overtredingen tegen te gaan. Ook is er een mobiele info-terminal waarbij direct de kennisgeving van de beschikking wordt uitgereikt, en de ouders een brief krijgen waarin staat dat hun kind een overtreding heeft begaan en ze binnenkort huisbezoek van de politie kunnen verwachten. Provincie en gemeenten hebben de taak te onderzoeken welke infrastructurele maatregelen er kunnen worden getroffen om het aantal ongevallen met bromfietzers te verminderen.

Resultaat

Na stijgingen (onder meer door grote bevolkingsgroei in de regio) is bewerkstelligd dat er een (lichte) dalende trend is ingezet wat betreft het aantal doden/letsel bij bromfietzers. De inzet is om deze dalende trend vast te houden.

Kennemerland

Doel

De aanpak van jeugdige brom- en snorfietzers die veel overlast veroorzaken: rijden door horeca- en wandelgebieden, over trottoirs en in winkelcentra, geluidsoverlast en verkeersonveiligheid.

Werkwijze

Er wordt gecontroleerd op constructiesnelheid, geluidsproductie, voertuig-identificatienummer, technische eisen, kentekenbewijs en -plaat, en rijbewijs/bromfietscertificaat en verzekering. Bij constatering van een strafbaar feit wordt altijd een beschikking/proces verbaal opgemaakt, de overtreding wordt in een dossier over de verdachte gevoegd, er wordt gebruikgemaakt van een speciale code, de bestuurder wordt aangesproken op zijn gedrag, en er wordt de eerste keer een waarschuwingsbrief gestuurd.

Resultaat

De aanpak resulteerde in een daling van het aantal ziekenhuisgewonden.

Haaglanden

Doel

Het doel is meervoudig. Ten eerste wil men het aantal aanrijdingen met letsel waar jeugdige brom- en snorfietzers bij zijn betrokken verminderen. Een tweede doel is om het aantal diefstallen van bromfietsen te verminderen. Ten derde wil men het gebruik van bromfietsen bij criminele activiteiten, zoals straatroof en drugsvervoer, terugdringen. Tot slot wil men de leefbaarheid bevorderen door de overlast door jeugdige brom- en snorfietzers te verminderen en de geluidsoverlast terug te dringen.

Bestaat uit

Het team bestaat uit twee motorrijders bureau verkeer, één medewerker van de technische ongevallendienst, één analist, één medewerker bureau recherche informatie, één coördinator en verschillende motorrijders.

Werkwijze

Men controleert op constructiesnelheid (rollenbank), helm, roodlicht, snelheid en de technische staat van de bromfiets. De werkmethode is 'hit-and-run': kleine controles van minimaal twee uur per locatie. Dit leidt tot drie controles in de verzorgingsgebieden van drie bureaus per dag. De recherche van de wijkbureaus zijn verantwoordelijk voor de administratieve afhandeling van andere zaken dan de verkeersovertredingen (diefstal, valse merken en dergelijke). Bureau Regionale Informatie (BRI) verzorgt de permanente analyse. Het team is voortdurend bezig op straat; de administratieve afhandeling moet op andere wijze georganiseerd worden.

Amsterdam Amstelland**Naam**

Lord of the Rings. Dit is een jaarlijks terugkerende actie.

Doel

Het doel is om de zogenoemde 'Italiaanse methode' (bij stoplicht trekt rovertje op brommer bijrijdersdeur open, grist tas weg, en gaat er vandoor op bromfiets) te voorkomen. Daarmee wil men specifiek deze doelgroep van de straat houden.

Middelen

Facilitaire dienst heeft een container met onder andere een rollenbank erin. Die is erg populair in de regio en wordt vaak gebruikt. Daarnaast worden alle relevante speerpuntmiddelen gebruikt.

Werkwijze

Het VHT assisteert door bij black spots te staan en die black spots naast aangiftecijfers van straatroven te leggen, om zo informatiegestuurd mogelijk zowel de overlast in te perken als de verkeersveiligheid te dienen. De wijkteams staan rond de grachten.

Een week lang is er aangehouden wat maar kon. Een pool motoragenten trokken de bromfietsers overal vandaan. Er werden ook rollenbankcontroles, helmcontroles en alcoholtests gehouden, en er werd gelaserd. Daarnaast werd er van alle aangehouden enen een mini-mutatie gemaakt, waarbij soms zelfs een foto van de brommer werd gemaakt. Alle informatie is opgeslagen in een databank, met goedvinden van het parket.

Resultaat

In die week werden er 25% minder aangiften gedaan van straatroof. Er zijn 1.600 bromfietsen en 3.000 personen staande gehouden; 111 personen zijn aangehouden. De reguliere politie heeft 1.588 verbalen uitgeschreven; het VHT heeft 2.011 snelheidsverbalen en 2 alcoholverbalen uitgeschreven.

Overig

In deze regio wordt bromfietsoverlast/-gevaar standaard aangepakt met rollenbank-, helm- en alcoholcontroles. Elke maand is er één constructiecontrole. Op die manier is de politie elke maand op een andere plek in de

stad aanwezig. Motoragenten plukken bromfietzers overal vandaan. Dat werkt goed.

Twente

Naam

Leerstraf 49cc

Bron

Damen, H. (2007). *Snelheid zegt niets, je moet op tijd vertrekken; De Leerstraf 49cc voor jeugdige bromfietsovertreders in Almelo, Wierden en Enschede onderzocht in opdracht van ROVO*. Praktikon, Stichting de Waarden, Nijmegen.

Doel

Het primaire doel van de leerstraf 49cc is ervoor te zorgen dat jongeren die een verkeersovertreding hebben begaan na het volgen van de cursus op een verantwoorde manier deel gaan nemen aan het verkeer. Tijdens de cursus wordt geprobeerd de attitude, de competenties en daarmee het gedrag van de jongeren in het verkeer positief te beïnvloeden. De beoogde veranderingen moeten uiteindelijk bijdragen aan een reductie van de ongevalsbetrokkenheid, het aantal verkeersovertredingen en de overlast van jeugdige brom- en snorfietzers in de drie deelnemende gemeenten (Almelo, Wierden en Enschede).

De leerstraf is bedoeld voor jongeren uit de gemeenten Almelo, Wierden en Enschede die voor een van de volgende overtredingen zijn geverbaliseerd:

- een motorvermogen van meer dan 1,4 kW bij een bromfiets en 0,6 kW bij een snorfiet;
- een snelheidsovertreding van meer dan 15 km/uur;
- het gebruik van een snelheidsbegrenzer;
- een overtreding van artikel 5 van de Wegenverkeerswet, met uitzondering van zwaar letsel; het gaat hierbij om onveilig verkeersgedrag waardoor gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt, of waardoor het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

Uitgangspunten

De verkeersovertreding van de jongeren wordt gezien vanuit ontwikkelingspsychologisch perspectief. Ze is een “uitvloeisel van een disfunctioneren in de ontwikkelingsfase van de jongere” (Kroes, 2005: 11, in Damen, 2007).

Voor een positieve attitude- en gedragsverandering van de jongeren is het nodig dat ze inzicht krijgen in de oorzaken en gevolgen van hun gedrag, hun competenties verbeteren en zicht krijgen op gedragsalternatieven. Dit gebeurt op een niet-moraliserende manier. Als theoretische basis voor de ontwikkeling van de leerstraf is uitgegaan van de operante en sociale leertheorie (Orlemans, 1985, in Damen, 2007) en de zelfbepalingstheorie (Kanfer, 1979, in Damen, 2007), theorieën die vaak worden gebruikt binnen socialevaardigheidstrainingen (Bartels, 1988, in Damen, 2007). In de cursus wordt gebruikgemaakt van visuele middelen zoals krantenartikelen en video's over (on)veilig verkeersgedrag. Dit materiaal wordt zowel individueel als gezamenlijk geëvalueerd om de jongeren een reëel beeld te geven van de risico's in het verkeer (mentale risicoperceptie). Daarnaast leren de jongeren door oefeningen op de bromfiets onder leiding van een instructeur de grenzen van hun eigen rijvaardigheid kennen (fysieke risicoperceptie).

Procedure

Omdat de genoemde overtredingen onder het strafrecht vallen, kan de officier van justitie in principe tot vervolging overgaan. In de pilot heeft de officier van justitie echter ook de mogelijkheid de overtreder een transactie – de leerstraf – aan te bieden om verdere strafvervolging (de gang naar de rechter met een boete van minimaal €226,-) te voorkomen.

Het voorstel voor deze transactie wordt tijdens een huisbezoek door een politieagent van het betreffende wijkteam aan de jongere en diens ouders voorgelegd. De jongere kan direct op het voorstel ingaan of binnen twee dagen een ondertekende akkoordverklaring op het politiebureau inleveren. Beslist de jongere om deel te nemen aan de leerstraf, dan ontvangt hij een oproep voor de cursus. Heeft de jongere naar het oordeel van de officier van justitie (op advies van de trainer op de door de officier van justitie geformuleerde criteria betreffende deelname) succesvol aan de cursus deelgenomen, dan is de zaak daarmee afgedaan en wordt het dossier gesloten. Is dit niet het geval, dan gaat het Openbaar Ministerie alsnog tot strafvervolging over.

Inhoud van de leerstraf

De leerstraf bestaat uit vijf bijeenkomsten van ongeveer drie uur, steeds voor maximaal acht geverbaliseerde jongeren. De bijeenkomsten vinden plaats in de avonden van een doordeweekse dag en worden zo dicht mogelijk in de woonomgeving van de jongere aangeboden.

In de eerste bijeenkomst staat kennismaking centraal en wordt ingegaan op de verkeersovertredingen van de jongeren en hun reacties hierop. De tweede bijeenkomst is bedoeld om inzicht te krijgen in het ontstaan van het (verkeers)gedrag van de jongeren in relatie tot hun omgeving: wat is de aard van dit gedrag en hoe wordt dit beïnvloed door anderen? In de derde bijeenkomst wordt jongeren inzicht gegeven in hun actuele verkeersvaardigheden en de risico's die verkeersdeelname in het verkeer met zich meebrengt. Hiervoor moeten de jongeren onder begeleiding van een motorrijkschoolinstructeur een aantal rijvaardigheidstests afleggen en worden zij gewezen op ontbrekende rijvaardigheid en verkeersinzicht. In de vierde bijeenkomst wordt aandacht besteed aan de consequenties van (risicovol) gedrag voor de jongeren zelf en voor andere verkeersdeelnemers. De vijfde bijeenkomst staat in het teken van de afsluiting en de verkeersdeelname in de toekomst. Tijdens deze bijeenkomst wordt ingegaan op het belang van de scooter als vervoersmiddel en als statussymbool en wordt in het kort teruggekeken naar de behandelde onderwerpen. Er wordt een intentieplan opgesteld, waarin de deelnemers hun voornemens voor verkeersgedrag in de toekomst vastleggen. In deze laatste bijeenkomst vindt de formele eindbeoordeling plaats en worden deelnamebewijzen uitgereikt.

Brabant

Naam

Effe Chillen. Dit bromfietsproject daagt jongeren uit na te denken over het eigen (bromfiets)gedrag in het verkeer en geeft hun inzicht over oorzaak en gevolg van onverantwoord verkeersgedrag. Brabantse scholen (voortgezet onderwijs) worden uitgenodigd deel te nemen aan dit project.

Bron

Twisk, D.A.M., Vlakveld, W.P. & Commandeur, J.J.F. (2007). *Probleemomschrijving met betrekking tot verkeersveiligheid; Risicogedrag en ongevallen onder jonge bromfietzers*. R-2006-28. SWOV, Leidschendam.

Doel

Het terugdringen van het aantal slachtoffers onder jongeren (tussen vijftien en negentien jaar) door bromfietsongevallen. Daarbij zijn de subdoelen:

- gedragsverandering bewerkstelligen door de doelgroep een spiegel voor te houden en daarmee de risicoacceptatie, de risicoperceptie en de gedragsroutine van deze doelgroep beïnvloeden;
- het stimuleren van verantwoordelijkheidsgevoel voor eigen rijgedrag, voor zichzelf en voor anderen.

Methode

Effe Chillen gaat verder dan veel andere bromfietsprojecten omdat het project meer thema's/gevaarzettelingen behandelt dan slechts de bromfiets-helm. Zo komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- te hoge snelheid;
- gevaarlijk verkeersgedrag in het algemeen;
- door rood rijden;
- rijden zonder verlichting;
- alcohol en drugsgebruik in het verkeer.

Ter ondersteuning van de docent is er een kant-en-klaar lespakket samengesteld, voorzien van confronterend en minder confronterend videomateriaal. Het meest in het oog springende onderdeel van dit project is een kijkbox die op tournee gaat langs scholen voor voortgezet onderwijs. De met graffiti bespoten 'container' is voorzien van een aantal kijkgleuven die zicht geven op een vijftal videoclips. Zonder voor aankondiging aan de leerlingen wordt de kijkbox, als blikvanger, een week lang in de aula van een school geplaatst. Om de aandacht bij de jongeren voor het thema 'veilig verkeersgedrag' vast te houden is de website www.effechillen.nl gemaakt.