

Politietoezicht en rijsnelheid

Samenvatting

Snelheidslimieten worden in Nederland veelvuldig overtreden. Aangezien snelheid een belangrijke factor is bij verkeersongevallen, is toezicht op rijsnelheden een van de speerpunten in de beleidsplannen van de Nederlandse politie. Verschillende methoden van snelheidstoezicht zijn succesvol gebleken in het terugdringen van snelheid en ongevallen. De methode van rijdende surveillance is minder effectief om ongevallen te reduceren, maar wel zeer geschikt om hardnekkige, grove overtreeders te pakken, het doel waarvoor deze methode vaak wordt ingezet. De publieke steun voor snelheidstoezicht is de laatste jaren gegroeid. Alle verschillende methoden van snelheidstoezicht ondervinden tegenwoordig steun van een meerderheid; de minste publieke steun genieten toezichtmethoden die minder goed zichtbaar zijn.

Achtergrond en inhoud

Snelheid is een belangrijke factor bij verkeersongevallen (zie SWOV-factsheet [De relatie tussen snelheid en ongevallen](#)). Snelheidslimieten in Nederland worden massaal overtreden met percentages overtreeders variërend van 20% tot 40% op de meeste typen wegen (Van Schagen, Wegman & Roszbach, 2004). Veel maatregelen uit het Duurzaam Veilig-programma (30km/uur-zones, 60km/uur-zones, rotondes) zijn erop gericht om de snelheid op gevaarlijke punten in het verkeer te verminderen. Omdat maatregelen aan de weg (of in het voertuig) echter niet altijd op korte termijn realiseerbaar zijn, is politietoezicht op rijsnelheid een maatregel om de verkeersveiligheid te vergroten (zie ook de SWOV-factsheet [Maatregelen voor snelheidsbeheersing](#)).

De onderhavige factsheet gaat achtereenvolgens in op de principes van snelheidstoezicht, de wettelijke en organisatorische aspecten van snelheidstoezicht, het aantal snelheidsbekeuringen in Nederland, de verschillende methoden van snelheidstoezicht en hun effectiviteit, en het publieke draagvlak voor snelheidstoezicht.

Hoe werkt politietoezicht?

De politiecontroles langs de weg bepalen de zogenoemde objectieve pakkans of handhavingsdruk. Op grond van de handhavingsdruk en datgene wat weggebruikers hierover lezen in kranten of horen van vrienden of kennissen, schatten zij in hoe groot de kans is dat ze betrapt zullen worden op een overtreding (subjectieve pakkans). Wanneer weggebruikers deze pakkans voldoende groot achten, zullen ze regelovertreding vermijden.

De preventieve effecten van politietoezicht zijn in het algemeen groter naarmate de subjectieve pakkans en de zekerheid van straf groter is, de straf sneller volgt op de overtreding, en de sociale acceptatie van nut en noodzaak van de te handhaven verkeersregel (het publieke draagvlak) groter is. Elk van deze elementen vormt een schakel in de keten van verkeershandhaving. Indien bijvoorbeeld de subjectieve pakkans klein is, zullen de strafmaat, de zekerheid van bestraffing en de snelheid van bestraffing weinig verschil uitmaken bij het voorkómen van overtredingen.

In de praktijk is de werking van pakkans overigens beperkt. Ten eerste zijn er ook andere factoren van invloed op snelheidsgedrag (zoals kenmerken van de weg, snelheid van andere automobilisten, ongemerkt te hard rijden en dergelijke). Ten tweede schatten automobilisten voor sommige wegen de pakkans laag in. Voor vergroting van de subjectieve pakkans is het belangrijk dat controles met de nodige publiciteit samengaan, dat zij met enige regelmaat gehouden worden, en dat zij onvoorspelbaar, goed zichtbaar en moeilijk te omzeilen zijn.

Hoe is het snelheidstoezicht wettelijk geregeld?

Een belangrijk wettelijk kader voor het politietoezicht in Nederland vormt de in 1992 ingevoerde Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften (WAHV), de zogenoemde 'Wet Mulder'. Met deze wet worden veelvoorkomende gedragingen die in strijd zijn met de wettelijke verkeersvoorschriften administratiefrechtelijk afgehandeld in plaats van strafrechtelijk, zoals snelheidslimietoverschrijdingen van minder dan 30 km/uur op een niet-autosnelweg, of minder dan 40 km/uur op de autosnelweg. Grotere snelheidsovertredingen vallen nog steeds onder het strafrecht: zo volgt na een

overschrijding van meer dan 30 (of 40) km/uur een schikkingsvoorstel en eventueel een dagvaarding, en bij een staandhouding van een weggebruiker die de limiet met meer dan 50 km/uur heeft overschreden volgt invordering van het rijbewijs.

De Wet Mulder heeft ertoe geleid dat de afhandeling van verkeersovertredingen aanzienlijk sneller, efficiënter en completer is geworden met minder werkbelasting voor politie en justitie. Dit houdt verband met het feit dat de aansprakelijkheid bij Mulder-overtredingen bij de eigenaar/kentekenhouder van het voertuig ligt in plaats van bij de bestuurder. Dit maakt het mogelijk om met camera's overtredingen vast te stellen en via de gefotografeerde nummerplaat de kentekenhouder te beboeten. Beroep tegen de straf is mogelijk, maar de bewijslast ligt bij de kentekenhouder.

De minister van Justitie stelt in samenspraak met de Tweede Kamer de hoogte van de boetes vast. Met de invoering van het Tarievenhuis per 1 januari 2006 is invulling gegeven aan de motie-Oplaat. Kern van de motie is 'hoe gevaarlijker, hoe duurder'. Als gevolg hiervan zijn de tarieven voor de lagere snelheidsovertredingen verlaagd, maar met elke kilometer extra boven de limiet loopt de boete snel op. Snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom worden iets zwaarder beboet dan die buiten de bebouwde kom, en die weer iets zwaarder dan overtredingen op autosnelwegen. De boetes voor snelheidsovertredingen bij wegwerkzaamheden zijn in alle gevallen aanzienlijk hoger. Op 1 april 2008 zijn de boetes voor de Mulder-overtredingen met 20% verhoogd. Nu wordt de hoogte van de boetes in principe eens in de twee jaar aangepast aan de ontwikkeling van het prijspeil (indexering). Per 1 januari 2010 was dat een verhoging van 3%. De opbrengsten van de bekeuringen worden toegevoegd aan de algemene middelen van de overheid.

Hoe is het snelheidstoezicht organisatorisch geregeld?

Verkeershandhaving is een van de onderdelen van de basispolitiezorg. In Nederland bestaat het politiewerk op straat voor een derde tot twee derde deel uit het controleren, behandelen of anderszins omgaan met verkeersgebeurtenissen (Goldenbeld, 2005). Het toezicht op rijnsnelheden is een van de speerpunten in de beleidsplannen van de Nederlandse politie.

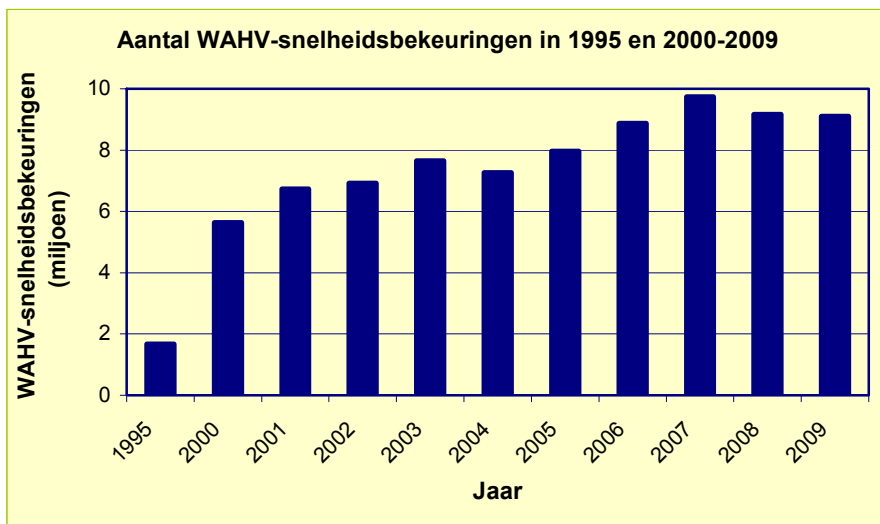
Op regionaal niveau worden belangrijke beslissingen over verkeershandhaving genomen in het reguliere driehoeksoverleg tussen de korpsbeheerder (meestal de burgemeester van de grootste stad), de regionale hoofdofficier van justitie en de korpschef van politie.

Naast het reguliere politietoezicht op verkeersovertredingen kennen alle 25 politieregio's daarnaast regionale verkeershandhavingsteams (RVHT's). De afspraken voor de inzet van de reguliere politie en de aanvullende inzet van de speciale verkeershandhavingsteams worden per speerpunt vastgelegd in een convenant. De afspraken betreffen zowel de inzet in controle-uren als de te gebruiken handhavingsmethoden. De korpsbeheerder, korpsleiding, het lokaal OM en een vertegenwoordiger van het Landelijk Parket Team Verkeer (voormalig Bureau verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie BVOM) ondertekenen het convenant. De convenanten worden elke twee jaar vernieuwd en desgewenst aangepast. Evaluatie vindt plaats op basis van bereikte resultaten (ongevallen en overtreddersgedrag).

Hoeveel snelheidsbekeuringen worden er uitgedeeld?

Snelheidstoezicht heeft in de regionale handhavingplannen een belangrijke plaats. Er wordt naar gestreefd ruim de helft van de capaciteit (in mensuren) hierop in te zetten. Het aantal snelheidsbekeuringen in het kader van de wet Mulder is in de periode 1995-2009 verviervoudigd (*Afbeelding 1*).

Vanaf 2000 hebben met name ook de inzet van mobiele radarcontroles door RVHT's en het gebruik van trajectcontrole bijgedragen aan de toename van snelheidsbekeuringen. Snelheidsovertredingen maken daarmee op dit moment ongeveer 75% uit van alle WAHV-zaken; in 1995 was dit nog 50%. Van de 9,1 miljoen snelheidsbekeuringen in 2009 was 41% voor overtredingen binnen de bebouwde kom, 40% voor overtredingen op autosnelwegen en 19% voor overtredingen op provinciale wegen.

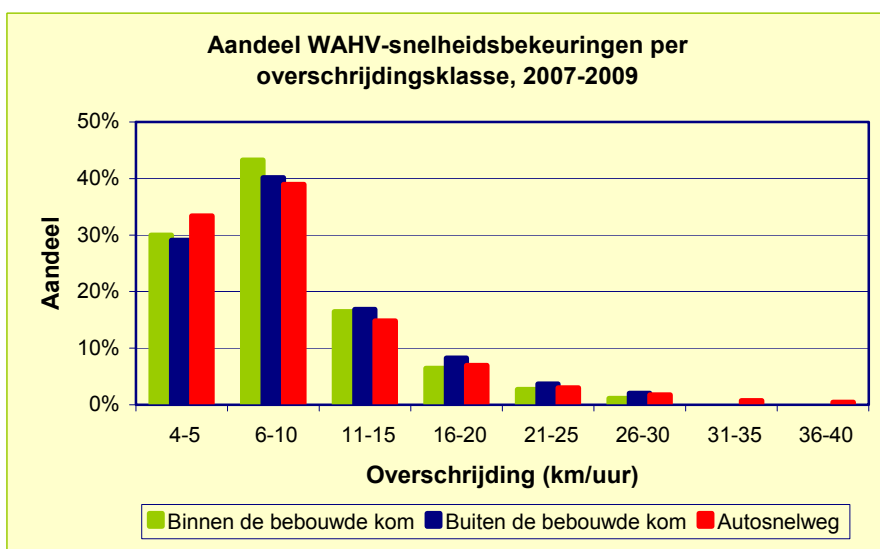


Afbeelding 1. Bron: CJIB/SWOV-kennisbank.

Afbeelding 2 laat zien dat zowel binnen als buiten de bebouwde kom de meeste overtredingen een overschrijding van niet meer dan 10 km/uur betreffen. Hierbij moet worden opgemerkt dat het gaat om een overschrijding van de wettelijk ingestelde overtredingsgrens. Die wordt als volgt bepaald:

- Iedereen krijgt een aftrek ter correctie van de maximale meetfout van het meetmiddel (de 'Hoge Raad-aftrek'). Onder de 100 km/uur is die aftrek 3 km/uur en daarboven 4 km/uur.
- Voor 80km/uur-wegen is het meetmiddel afgesteld op 87 km/uur en voor 100km/uur-wegen op 108 km/uur. Een snelheid beneden de 87 (of 108) km/uur wordt niet als overtreding gesignaleerd.

De overtredingscategorie 0-5 km/uur op 80km/uur-wegen betreft in de praktijk dus alleen gecorrigeerde snelheden die met 100% zekerheid minimaal 84 of 85 km/uur zijn (87 of 88 km/uur gemeten); de categorie 6-10 km/uur betreft gecorrigeerde snelheden van minimaal 86 tot 90 km/uur (89-93 km/uur gemeten).



Afbeelding 2. Bron: CJIB/SWOV-kennisbank.

Waar vindt het snelheidstoezicht plaats?

Het snelheidstoezicht van de RVHT's vindt plaats op wegen die voldoen aan drie opeenvolgende criteria: 1) een relatief hoog aantal verkeersongevallen, 2) een aanwijsbare, of althans plausible samenhang tussen ongevallen en snelheid, en 3) een relatief hoog percentage snelheidsovertreders. Een relatief hoog aantal verkeersongevallen op een wegvak hoeft dus niet per se een hoog risico te betekenen (aantal ongevallen per voertuigkilometers), omdat het een drukke weg kan betreffen. Sinds 2005 besteden de RVHT's ook structureel aandacht aan subjectieve verkeersonveiligheid. Klachten

van burgers vormen het startpunt voor nader onderzoek naar lokale veiligheidsproblematiek. De site www.verkeershandhaving.nl bevat meer informatie (Dossier Subjectieve Verkeersonveiligheid). Zie verder ook de SWOV-factsheet [Subjectieve verkeersonveiligheid](#).

Hoe effectief zijn de verschillende methoden van snelheidstoezicht?

Er bestaan vier hoofdmethoden van snelheidstoezicht in Nederland:

1. geautomatiseerde snelheidscontroles (dat wil zeggen zonder staandehoudingen) met vaste of mobiele snelheidscamera's;
2. mobiele snelheidscontroles met staandehoudingen;
3. rijdende surveillances en staandehoudingen van snelheidsovertreders;
4. trajectcontroles, waarbij de gemiddelde snelheid over een bepaalde weglengte wordt bepaald.

Er is veel onderzoek gedaan naar de effecten van snelheidscamera's. Hoewel vrijwel alle studies methodologische tekortkomingen kennen, is er sprake van een algemeen consistent positief beeld. Drie recente internationale overzichtsstudies melden dat snelheidscamera's de letselongevallen met ongeveer 20% doen afnemen op de wegdelen waar deze camera's worden ingezet. Ook in Nederland wijst onderzoek op positieve effecten op snelheidsgedrag en verkeersveiligheid. Zie voor meer informatie de SWOV-factsheet [De werking en effecten van snelheidscamera's](#).

Ook (mobiele) snelheidscontroles met staandehouding van overtreeders blijken succesvol in het terugdringen van ongevallen (Erke, Goldenbeld & Vaa, 2009). In de vakliteratuur wordt geconstateerd dat rijdende surveillance met staandehouding ('patrolling') de minst effectieve methode is als het erom gaat verkeersongevallen te verminderen (Elvik et al., 2009). De methode is te weinig zichtbaar of opvallend om een algemene preventieve invloed te kunnen uitoefenen. Wel is deze methode zeer geschikt voor het doel waarvoor het in Nederland meestal wordt ingezet, namelijk om specifiek hardnekkige, grove overtreeders te pakken.

Met trajectcontroles kan de reikwijdte (de afstand waarover de controle een effect heeft) aanzienlijk worden uitgebreid waardoor controles een duurzamer gedragseffect hebben (Goldenbeld, 2005). De aanvankelijke technische problemen met trajectcontroles (identificeerbaarheid van de nummerborden) zijn verminderd door de sterk verbeterde (digitale) camera-apparatuur en door nummerplaat-herkenningssoftware. De in 2001 ingezette handhaving van een nieuwe 80-kilometerlimiet op een deel van de A13 nabij Overschie bestaat uit automatische trajectcontrole met digitale camera's. Daarmee verminderde het aandeel overtreeders op de totale verkeersstroom tot minder dan 1% (RWS, 2003). In het buitenland zijn in Oostenrijk positieve effecten gevonden van trajectcontrole, zowel wat betreft de vermindering van snelheid als van ongevallen (Stefan, 2006).

Wat vinden Nederlanders van snelheidshandhaving?

Een herhaalde telefonische enquête onder meer dan 6.000 burgers in Nederland (het zogeheten perceptieonderzoek van het Landelijk Parket Team Verkeer) laat zien dat er in Nederland het nodige draagvlak bestaat voor verschillende vormen van toezicht, waaronder ook toezicht op rijnsnelheden (*Tabel 1*).

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Snelheidscontroles algemeen	71,7	73,7	75,7	81,9	84,9	86,4
Alcoholcontroles	98,9	98,6	98,7	99,0	99,0	98,5
Gordelcontroles	80,5	80,6	82,9	83,3	83,2	82,7
Roodlichtcontroles	94,0	94,1	94,1	95,1	95,3	95,1

Tabel 1. *Percentage respondenten dat bepaalde controles zinvol acht (Poppeliers et al., 2009).*

De publieke steun voor snelheidscontroles in het algemeen neemt over de jaren heen toe. In 2003 vond net iets meer dan 70% snelheidstoezicht zinvol; in 2008 was dit percentage gestegen tot ruim 85%. Het perceptieonderzoek toont eveneens welke soorten snelheidscontroles burgers meer of minder acceptabel achten (*Tabel 2*). Met name het verdekt opstellen van snelheidsmeetapparatuur en het gebruik van de lasergun, die wellicht ook beschouwd wordt als een 'verdekte' methode, worden minder acceptabel geacht.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Flitspaal	67,7	67,0	67,5	66,5	72,3	79,7
Staandehouding	78,8	80,0	77,2	77,6	79,5	85,6
Lasergun	45,1	47,6	47,5	47,7	50,2	57,4
Verdekte opstelling politieauto	46,5	48,1	45,3	46,1	50,8	58,4
Videoauto	65,0	68,0	65,7	65,8	70,2	76,2
Trajectcontrole	65,9	68,7	70,4	68,8	72,3	76,5

Tabel 2. *Percentage respondentent dat bepaalde controlesoorten (heel) acceptabel acht (Poppeliers et al., 2009).*

Welke maatregelen kunnen de snelheidshandhaving bevorderen?

Uit onderzoek (Erke, Goldenbeld & Vaa, 2009; Van Schagen, Wegman & Roszbach, 2004) blijkt dat snelheidstoezicht effectiever is wanneer:

- deze zich expliciet concentreert op trajecten of locaties waar een aan snelheid gerelateerd veiligheidsprobleem is;
- meer ingezet wordt op trajectcontroles, de effectiefste vorm van snelheidscontrole over langere afstand;
- het toezicht langs de weg duidelijk zichtbaar is (bijvoorbeeld door vooraankondigingsborden) en het doel ervan – de verkeersveiligheid – duidelijk is.

Conclusies

Snelheid speelt een belangrijke rol bij verkeersongevallen. Snelheidslimieten worden veelvuldig overtreden en op een aantal wegen leiden hoge snelheden tot bovengemiddelde verkeersrisico's. Verschillende methoden van snelheidstoezicht zijn succesvol gebleken in het terugdringen van snelheid en ongevallen. Wat dit betreft is rijdende surveillance het minst effectief, maar deze methode is wel zeer geschikt om juist hardnekkige, grove overtreders te pakken. Hoewel er door burgers nogal eens kritiek wordt geuit op snelheidstoezicht en bekeuringen, is de publieke steun in de laatste jaren gegroeid. Alle verschillende methoden van snelheidstoezicht ondervinden tegenwoordig steun van een meerderheid; de minste publieke steun genieten toezichtmethoden die minder goed zichtbaar zijn.

Publicaties en bronnen

Elvik, R., Høye, A., Vaa, T. & Sørensen, M. (2009). [The handbook of road safety measures](#). Second revised edition. Emerald Group Publishing, Bingley, United Kingdom.

Erke, A., Goldenbeld, C. & Vaa, T. (2009). [Good practice in the selected key areas: Speeding, drink driving and seat belt wearing: Results from meta-analysis](#). European Commission, Brussels.

Goldenbeld, C. (2005). [Verkeershandhaving in Nederland; Inventarisatie van kennis en kennisbehoeften](#). R-2004-15. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Poppeliers, R., Scheltes, W. & In 't Veld, N. (2009). [Effectmeting regioplannen \(perceptieonderzoek\). Landelijke rapportage 2008](#). Onderzoek in opdracht van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie BVOM. NEA, Rijswijk.

RWS (2003). [Evaluatie 80 km/uur maatregel A13 Overschie; Doorstroming en verkeersveiligheid](#). Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland, Afdeling Verkeersveiligheid in Verkeerszaken VIV, Rotterdam.

Schagen, I.N.L.G. van, Wegman, F.C.M. & Roszbach, R. (2004). [Veilige en geloofwaardige snelheidslimieten; Een strategische verkenning](#). R-2004-12. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Stefan, C. (2006). [Section control – automatic speed enforcement in the Kaisermühlen tunnel \(Vienna, A22 Motorway\)](#). Austrian Road Safety Board KvF, Vienna.