

Politietoezicht en rijsnelheid

Samenvatting

Hoewel snelheid een grote rol speelt bij het ontstaan van verkeersongevallen, overtreden bestuurders vaak de snelheidslimiet. Bij de uitoefening van het snelheidstoezicht hanteert de politie verschillende methoden. In Nederland zijn positieve effecten gevonden voor snelheidstoezicht met radarauto's (zonder staandhoudingen). Trajectcontroles over langere afstanden zijn naar verwachting geloofwaardiger dan controles op vaste plekken, omdat een boete voor een langer durende snelheidsovertreding vaak als rechtvaardiger wordt beschouwd dan een boete voor een kortdurende snelheidsovertreding. Door invoering van dynamische snelheidslimieten, een betere afstemming tussen geloofwaardige limiet en wegbeeld, en een goede informatievoorziening aan weggebruikers kan het aantal snelheidsovertredingen (verder) verminderd worden.

Achtergrond

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 op bovengemiddeld gevaarlijke weglocaties een verhoogd niveau van politietoezicht op rijsnelheid een maatregel om de verkeersveiligheid te vergroten.

Waarom is politietoezicht in het verkeer nodig?

Politietoezicht is een van de middelen om verkeersgedrag in de juiste richting te beïnvloeden. De belangrijkste factor bij het beïnvloeden van verkeersgedrag is een logische en duidelijke inrichting van het verkeerssysteem en de verkeersregels. Dat moet leiden tot een groot draagvlak voor regels en tot vrijwillige naleving van regels bij het merendeel van de weggebruikers. Bij het beïnvloeden van snelheidsgedrag is het van primair belang dat de aanwezige snelheidslimieten als geloofwaardig worden ervaren, dat wil zeggen als passend bij de wegomgeving en bij de actuele verkeersomstandigheden. In die situatie zullen de meeste weggebruikers zich aan de snelheidslimieten willen houden, maar er blijft ook altijd een groep weggebruikers die snelheidslimieten (of andere regels) wil overtreden. Daarom is en blijft politietoezicht in het verkeer onmisbaar in het arsenaal van gedragsbeïnvloedingsmiddelen. Politietoezicht is het middel om die groep weggebruikers te beïnvloeden die het belang van bepaalde regels vergeten of onderschatten, of die regels willens en wetens overtreden.

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 voorkomen van overtredingen.

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.

In de periode 1999-2003 zijn er in alle politieregio's in Nederland projecten opgestart met geïntensiveerde handhaving, waardoor het aantal snelheidscontroles en daarmee zowel de objectieve als de subjectieve pakkans is toegenomen. In het kader van deze handavingsprojecten wordt via

begeleidende voorlichting en communicatie tevens gewerkt aan de vergroting van het publieke draagvlak voor regels en limieten.

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. Grotere snelheidsovertredingen vallen nog steeds onder het strafrecht: zo volgt na een overschrijding van meer dan 30 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/kentekenhouders van het voertuig ligt in plaats van bij de bestuurder. Dit maakt het mogelijk met camera's overtredingen vast te stellen en via de gefotografeerde nummerplaat de kentekenhouders te beboeten. Beroep tegen de straf is mogelijk, maar de bewijslast ligt bij de kentekenhouders.

De minister van Justitie stelt in samenspraak met de Tweede Kamer de hoogte van de boetes vast. Sinds 1 januari 2006 gelden nieuwe tarieven voor verkeersovertredingen. 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 is het tarief voor het rijden door rood licht fors verhoogd. De tarieven voor de lagere snelheidsovertredingen zijn 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. In totaal is in het jaar 2006 met het politietoezicht iets meer dan driehonderd miljoen euro aan boeteopbrengsten verkregen. Deze opbrengsten worden toegevoegd aan de algemene middelen van de overheid.

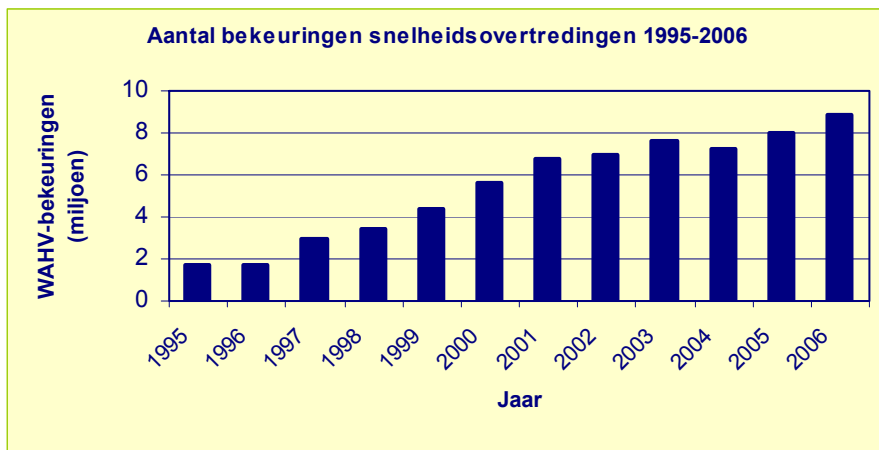
Hoe is het snelheidstoezicht organisatorisch geregeld?

Verkeershandhaving is een van de onderdelen van de basispolitiezorg. In Nederland bestaat het politiewerk op straat voor eenderde tot tweederde 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 plaatselijk, districtelijk en regionaal niveau worden belangrijke beslissingen inzake 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 zijn het Openbaar Ministerie en de politie sinds 1997 gestart met een geïntensiverde aanpak van verkeershandhaving via de regionale plannen verkeershandhaving. Dit zijn speciale verkeersprojecten waarvoor de politiekorpsen extra menskracht en middelen krijgen. In 1999 startte in acht politieregio's een zogenoemd regioplan; in 2003 kenden alle 25 politieregio's een regioplan. Het kader en de taak- en doelstellingen van elk van de regionale verkeershandavingsplannen worden vastgelegd in een convenant tussen een politieregio en het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie (BVOM).

Hoeveel bekeuringen worden er uitgedeeld?

Snelheidstoezicht heeft in de regionale handavingsplannen een belangrijke plaats. Er wordt naar gestreefd ruim de helft van de capaciteit (in uren) hierop in te zetten. Het aantal snelheidsbekeuringen in het kader van de WAHV is in de periode 1995-2006 vervijfvoudigd (*Afbeelding 1*). Snelheidsovertredingen maken daarmee op dit moment ongeveer 75% uit van alle WAHV-zaken; in 1995 was dit nog 50%. Van de 8,9 miljoen snelheidsbekeuringen in 2006 was 41% voor overtredingen binnen de bebouwde kom, 40% voor overtredingen op autosnelwegen en 19% voor overtredingen op provinciale wegen.

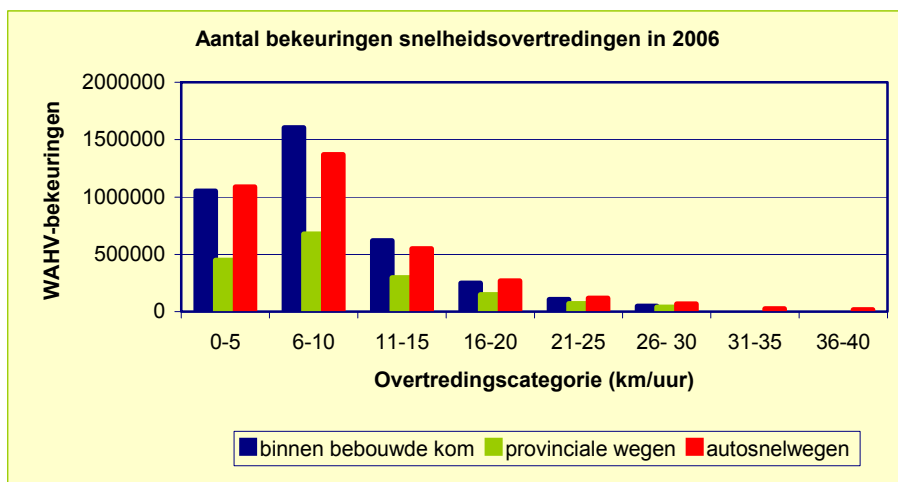


Afbeelding 1. Bron: CJIB/SWOV-kennisbank.

Afbeelding 2 laat zien dat de meeste overtredingen (circa 60%) een overschrijding van 0-10 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 regionale verkeershandhavingsteams (RVHT's) vindt plaats op wegen die voldoen aan drie opeenvolgende criteria: 1) een relatief hoog aantal verkeersongevallen, 2) een aanwijsbare, of althans plausibele 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. Een project subjectieve verkeersonveiligheid wordt evenals andere handavingsprojecten planmatig aangepakt. Klachten van burgers vormen het startpunt voor nader onderzoek naar lokale veiligheidsproblematiek. Er worden nulmetingen en effectmetingen gedaan van zowel het objectieve verkeersgedrag als de subjectieve gevoelens van verkeersonveiligheid (met

enquêtes). Ook wordt de handhavinginzet geregistreerd. De site www.verkeershandhaving.nl bevat meer informatie (Dossier Subjectieve Verkeersonveiligheid).

Hoe effectief zijn de verschillende methoden van verkeerstoezicht?

Er bestaan vier hoofdmethoden van snelheidstoezicht in Nederland:

- geautomatiseerde snelheidscontroles op vaste plaatsen met camera's in flitspalen, of andere vaststaande objecten;
- snelheidscontroles op wisselende locaties met radarauto's, laserguns of camera's in objecten - al dan niet in combinatie met staandhoudingen;
- rijdende surveillances en staandhoudingen van snelheidsovertreders;
- snelheidscontroles waarbij de gemiddelde snelheid van alle passerende voertuigen over een bepaalde weglengte (traject) wordt bepaald (zogenoemde trajectcontroles).

Naar de effectiviteit van de verschillende methoden van snelheidstoezicht is een aantal onderzoeken verricht. Een recente evaluatie van het effect van snelheidscamera's (vaste flitspalen, maar ook mobiele controles met snelheidscamera's) op de snelheid en verkeersonveiligheid in Engeland laat grote reducties zien van het aantal snelheidsovertreders en van de verkeersonveiligheid (Gains et al., 2005). Het gaat dan om de volgende schattingen van reducties in letselongevallen vergeleken met de regionale trend: minus 22% en 33% voor *vaste camera's* respectievelijk binnen de bebouwde kom en op rurale wegen; minus 22% en 15% voor *mobiele camera's* respectievelijk binnen de bebouwde kom en op rurale wegen.

In tegenstelling tot Engeland is het verkeersonveiligheidseffect van vaste snelheidscamera's (flitspalen) in Nederland nog niet eenduidig vastgesteld. Nederlands onderzoek naar de effecten van geïntensiverd politietoezicht, met name ook toezicht op snelheid, levert een minder eenduidig positief beeld op met wisselende resultaten per politieregio (Mathijssen & De Craen, 2004). Er is in dit onderzoek wel gevonden dat snelheidscontroles de snelheid op specifieke wegen verlagen, maar dat vertaalt zich niet in elke regio terug in extra veiligheidswinst.

Er zijn in Nederland wel duidelijk positieve resultaten gevonden voor een specifieke methode van snelheidstoezicht. In de provincie Friesland werd op 28 bovengemiddeld gevaarlijke wegvakken onderzoek gedaan naar de effecten van radarauto's (zonder staandhoudingen) op snelheid en verkeersonveiligheid. De resultaten van dit onderzoek zijn vergelijkbaar met de in Engeland gevonden resultaten: minder overtreeders en verbeterde verkeersonveiligheid op wegen waar extra wordt gecontroleerd, namelijk een reductie van 21% van letselongevallen waarbij snelverkeer is betrokken (Goldenbeld et al., 2004).

In de vakliteratuur wordt geconstateerd dat rijdende surveillance met staandhouding de minst effectieve methode is als het erom gaat een grote preventieve invloed uit te oefenen op het snelheidsgedrag van grote aantallen automobilisten. Er kunnen met deze methode eenvoudigweg te weinig overtreeders daadwerkelijk gepakt worden. Wel is deze methode geschikt om specifiek grove overtreeders te pakken.

Een betrekkelijk nieuwe methode is de methode van trajectcontrole. Met deze methode (waarbij snelheden van passerende voertuigen over een traject van verscheidene kilometers worden bepaald) kan de reikwijdte (de afstand waarover de controle een effect heeft) aanzienlijk worden uitgebreid waardoor controles een duurzamer gedrageseffect 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 werd bereikt dat het aandeel overtreeders op de totale verkeersstroom tot minder dan 1% verminderde (RWS, 2003). Een grotere inzet van trajectcontroles is daarom aan te bevelen, mede gezien het feit dat automobilisten zelf het rechtvaardiger vinden als ze beboet worden voor een structurele snelheidsovertreding dan voor een snelheidsovertreding die misschien maar een korte tijd heeft geduurd (Van Schagen, Wegman & Roszbach, 2004).

Wat vinden Nederlanders van snelheidshandhaving?

De resultaten van een herhaalde telefonische enquête onder meer dan 6.000 burgers in Nederland (het perceptieonderzoek van het BVOM) laten zien dat er in Nederland het nodige draagvlak bestaat voor verschillende vormen van toezicht, waaronder ook toezicht op rijsnelheden (*Tabel 1*).

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|--------------------|------|------|------|------|
| Snelheidscontroles | 72% | 74% | 76% | 82% |
| Alcoholcontroles | 99% | 99% | 99% | 99% |
| Gordelcontroles | 81% | 80% | 83% | 84% |
| Roodlichtcontroles | 94% | 95% | 94% | 95% |

Tabel 1. *Percentage respondenten dat bepaalde controles zinvol acht (Bron: BVOM, 2006).*

Bijna alle burgers vinden alcohol-, gordel- en roodlichtcontroles zinvol. De publieke steun voor snelheidscontroles was iets minder, maar is de laatste jaren wel gestegen; in 2006 vonden vier op vijf burgers snelheidscontroles zinvol. Ofschoon niemand het leuk vindt om een snelheidsbekeuring te krijgen, is er dus toch veel maatschappelijke steun voor de uitvoering van snelheidscontroles. De in 2002 gehouden SARTRE-enquête laat resultaten zien die hier sterk op lijken (Goldenbeld, 2003). Wat de inzet van verschillende methoden van toezicht in het verkeer betreft, is volgens deze enquête meer dan vier op de vijf automobilisten (85%) het zeer of redelijk eens met de inzet van automatische roodlichtcamera's. De steun voor de inzet van automatische snelheidscamera's is minder: zeven op de tien automobilisten (71%) is het zeer of redelijk eens met de inzet van automatische snelheidscamera's.

Het BVOM-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 |
|---------------------|------|------|------|------|
| Flitspaal | 68% | 67% | 67% | 66% |
| Staanhouding | 79% | 80% | 77% | 78% |
| Lasergun | 45% | 48% | 47% | 48% |
| Verdekte opstelling | 46% | 48% | 45% | 46% |
| Videoauto | 65% | 68% | 66% | 66% |
| Trajectcontrole | 66% | 69% | 70% | 69% |

Tabel 2. *Percentage respondenten dat bepaalde controlesoorten (heel) acceptabel acht (Bron: BVOM, 2006).*

Het publieke draagvlak voor snelheidscontroles verdient aandacht, en dient verbeterd te worden door geloofwaardige vormen van snelheidshandhaving, dat wil zeggen snelheidscontroles die in termen van doel en werking als zinvol voor verkeersveiligheid worden ervaren. Het beeld van sommige burgers dat snelheidscontroles uitsluitend om financiële redenen worden uitgevoerd, dient te worden gecorrigeerd.

Welke maatregelen kunnen de snelheidshandhaving bevorderen?

Snelheidsovertredingen kunnen aanzienlijk verminderd worden door meer dynamische limieten in te voeren, een betere overeenstemming tussen geloofwaardige limiet en wegbeeld te bewerkstelligen, en automobilisten te allen tijde te voorzien van de juiste informatie over de limiet (Van Schagen, Wegman & Roszbach, 2004).

Teneinde de effectiviteit van het snelheidstoezicht zelf te vergroten en regel naleving te bevorderen, moet ook het politietoezicht op rijsnelheid geloofwaardiger worden uitgevoerd dan nu het geval is. Daartoe kunnen de volgende aanbevelingen worden gedaan, die voor een deel al in uitvoering worden gebracht:

- De snelheidshandhaving dient zich expliciet te concentreren op trajecten of locaties waar een aan snelheid gerelateerd veiligheidsprobleem is. In de begeleidende communicatie en voorlichting zal het doel steeds duidelijk naar voren moeten komen.
- Er zou meer ingezet moeten worden op trajectcontroles die over langere afstanden plaatsvinden. Indien trajectcontroles duidelijk zichtbaar en herkenbaar worden uitgevoerd, is deze vorm van toezicht geloofwaardiger, dat wil zeggen rechtvaardiger in de ogen van de weggebruiker, dan snelheidscontroles op één plek.
- Vergelijkbaar met het alcoholslot voor recidiverende 'alcomobilisten' kan voor de structurele en grove snelheidsovertreders een verplichte vorm van Intelligente Snelheidsassistentie (ISA) een (wellicht nog effectiever) alternatief zijn voor de invordering van het rijbewijs.

Conclusies

Snelheid speelt een belangrijke rol bij verkeersongevallen. Er vinden vele overtredingen van snelheidslimieten plaats en op een aantal wegen leiden hoge snelheden tot bovengemiddelde verkeersrisico's. In Nederland is er met name bewijs dat snelheidscontroles met radarauto's effectief kunnen zijn in de verbetering van de verkeersveiligheid. De effectiviteit van andere methoden van toezicht is minder goed onderzocht.

Snelheidsovertredingen kunnen aanzienlijk verminderd worden door meer dynamische limieten in te voeren, een betere overeenstemming tussen geloofwaardige limiet en wegbeeld te bewerkstelligen en automobilisten te allen tijde te voorzien van de juiste informatie over de limiet. Daarnaast is het raadzaam om meer werk te maken van de geloofwaardigheid van het snelheidstoezicht.

Publicaties en bronnen

Elvik, R. & Vaa, T. (2004). [The handbook of road safety measures](#). Pergamon, Amsterdam [etc.].

ETSC (1999). [Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe](#). European Transport Safety Council ETSC, Brussels.

Gains, A., Nordstrom, M., Heydecker, B., Shrewsbury, J., Mountain, L. & Maher, M. (2005). [The national safety camera programme; Four-year evaluation report](#). PA Consulting Group, London.

Goldenbeld, C. (2003). [Meningen, voorkeuren en verkeersgedrag van Nederlandse automobilisten: Derde enquête 'Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe', vergeleken met andere Europese landen en met resultaten uit 1996](#). R-2003-25. 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. (2005). [Verkeershandhaving in Nederland; Inventarisatie van kennis en kennisbehoeften](#). R-2004-15. 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](#). R-2004-4. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

RWS (2003). [Evaluatie 80 km/uur maatregel A13 Overschie; Doorstroming en verkeersveiligheid](#). Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland, 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.

SWOV (2007). [De relatie tussen snelheid en ongevallen](#). SWOV-Factsheet januari 2007. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.