

Verkeershandhaving op Nederlandse autosnelwegen. Evaluatie van de werkwijze van het Team EVT, de effecten en de acceptatie van politiecontroles (2019).

Ch. Goldenbeld, A. Stelling-Konzak, S. van der Kint (SWOV)
Politiewetenschap 113

Thema: 1.9 Toezicht en handhaving

Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is na te gaan hoe de kosteneffectiviteit van en het maatschappelijk draagvlak voor verkeershandhaving kunnen worden vergroot, rekening houdend met landelijke handhavingsprioriteiten en specifieke lokale risico's.

Onderzoeksvraag:

Hoe kan de huidige aanpak van de verkeershandhaving op Nederlandse autosnelwegen worden geoptimaliseerd met betrekking tot de effectiviteit, efficiëntie en acceptatie door de burger?

Methoden van onderzoek

- Interviews met actoren en deelname aan vergaderingen
- Verkenning van politiecontrolegegevens
- Pilots met geïntensiveerde verkeershandhaving, met onder andere
- Verkenning van handavingsopbrengsten
- Verkenning van snelheidsgegevens
- Verkenning van smartphonegebruik
- Interviews met chauffeurs

Samenvatting

Dit rapport doet verslag van een in 2018 uitgevoerd onderzoek naar de optimalisatie van verkeershandhaving op autosnelwegen. De onderzoeksvraag luidt: hoe kan de huidige aanpak van de verkeershandhaving op Nederlandse autowegen met betrekking tot de effectiviteit, efficiëntie en acceptatie door de burger worden geoptimaliseerd?

Hiertoe zijn drie onderzoekssporen met bijpassende methoden gevolgd:

1. Onderbouwing van een interventielogica: plausibele effectiviteit van verkeershandhaving door middel van een literatuurstudie
2. Huidige verkeershandhaving op snelwegen: standaard werkwijze en informatie over effectiviteit en efficiëntie door middel van interviews met actoren, deelname aan handavingsbriefings en een stuurgroepvergadering
3. Pilots met geïntensiveerde handhaving: werkwijze, mogelijke effectiviteit en acceptatie, door middel van een verkenning van de opbrengsten van de surveillerende handhaving, het snelheidsbeeld en smartphone gebruik en interviews met chauffeurs.

Uit de analyse blijkt dat gerichte handhaving op snelheid en andere risicovol gedrag op autosnelwegen leidt tot veiliger verkeersgedrag en tot minder ongevallen. Het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid kende in het verleden een veel grotere prioriteit en was daarmee erg succesvol in het verlagen van het aantal verkeersslachtoffers. Door herzien beleid is de gerichte verkeershandhaving die primair in dienst staat van de verkeersveiligheid in tien jaar tijd gereduceerd van meer dan 50 agenten die op een totaal van 1500 km weglengte aanwezig waren en actief controleerden op meerdere overtredingen, tot een team van 15 agenten die zich op circa 30 wegvakken (150 km weglengte) beperken tot radarsnelheidscontroles. De afbouw van de verkeershandhaving wordt in divers onderzoek genoemd als een factor die de toename van onveilig gedrag op autosnelwegen in Nederland kan verklaren.

In de analyse over de huidige verkeershandhaving lijkt het bestaande elektronische verkeerstoezicht een sterker effect te hebben op snelwegen met een 100km/uur-limiet dan op wegen met een 120- of 130km/uur limiet. De meetgegevens uit de radarcontrole zijn beperkt bruikbaar voor het bijsturen van die controles; de nieuwe 'Analysetool Handhaving' biedt daarvoor naar verwachting betere mogelijkheden. De selectie van radarsnelheidscontroles uit 2017 is onevenwichtig als het gaat om de balans tussen verkeersveiligheid- en opsporingsdoeleinden. Uit de smartphone pilot komt naar voren dat geïntensiveerde verkeershandhaving leidt tot vele staandehoudingen als gevolg van risicovolle overtredingen zoals handheld smartphone gebruik. Tijdens de pilots van zes weken kon geen significant effect op risicovolle overtredingen worden vastgesteld. Uit de vraaggesprekken met chauffeurs blijkt dat er begrip is voor de noodzaak van een geïntensiveerde verkeershandhaving.

De centrale aanbeveling van de onderzoekers is simpelweg om de verkeershandhaving op autosnelwegen te versterken en veiligheidsproblemen grondiger aan te pakken.