

Verkeershandhaving: prestaties leveren, problemen aanpakken (2008). G. Meershoek en M. Krommendijk (IPIT, Universiteit Twente). Politiewetenschap 43

Onderzoeksvraag

In hoeverre resulteert de nieuwe aanpak van de verkeershandhaving in intensiever en planmatiger optreden van de politie, wat is het institutionele en maatschappelijke draagvlak voor dat optreden en in hoeverre draagt de aanpak bij aan de vergroting van de verkeersveiligheid?

Methoden van onderzoek

- literatuurstudie en documentenanalyse
- telefonische interviews met alle VHT-chefs
- verdieping in 7 regio's, 32 interviews
- kwantitatief: aantallen processen-verbaal

Uitgevoerd in:

IJsselland, Twente, Gelderland (3x), Noord-Holland Noord, Kennemerland, Haaglanden en Brabant Noord-Oost

Samenvatting

Verkeershandhavingteams (VHT's) functioneren onder formeel gezag van de landelijk Verkeersofficier van Justitie maar functioneel valt hun inzet onder de verantwoordelijkheid van de regiopolitiekorpsen. Ze worden bemenst door bijzonder opsporingsambtenaren en richten zich op het terugdringen van een vijftal verkeersgevaarlijke overtredingen: rijden door rood licht, rijden onder invloed, overtreding van snelheidslimieten, niet-dragen van helm of gordel. Hun inzet is niet onopgemerkt voorbijgegaan. Weinig verkeersdeelnemers zijn onbekend met de flitspalen, de opsporing van ernstige overtreders met videowagens en de acceptgirokaarten van het CJIB.

Uit het onderzoek blijkt dat de teams in meer dan één opzicht succesvol zijn. Zij zorgen voor een grotere handhavingsdruk, die bij het publiek niet onopgemerkt blijft en in grote lijnen ook wordt gewaardeerd. Aannemelijk is dat ze de naleving van de verkeersregels verbeteren en dat dit ook de verkeersveiligheid ten goede komt.

Daar staat tegenover dat met een betere informatievoorziening de teams effectiever kunnen worden ingezet en dat, in tegenstelling tot wat werd beoogd, met hun komst de aandacht voor de meeste delicten door agenten en teams in de basispolitiezorg, is afgenomen. Structurele samenwerking tussen de teams en de reguliere politie komt maar moeizaam tot stand. De lage waardering voor het verkeerswerk binnen de politie, het beperkte mandaat van de VHT's, strijd om het eigendom van de processen-verbaal, uiteenlopende stijlen van optreden en verschillen in de werkprocessen leiden tot fricties.

Het rapport wordt afgesloten met de aanbeveling om de teams een tweeledige structuur te geven: een prestatiegericht deel dat zich richt op snelheidsovertreders buiten de bebouwde kom en een probleemgericht deel dat tegen roodlichtnegatie, drankgebruik en het niet-dragen van helmen optreedt.