

**Evaluatie van de operatie
Beleidsintensivering
1994-1995
Eindrapport**

A. J. Rooijers
A. B. Brand

Evaluatie van de operatie Beleidsintensivering 1994-1995

Eindrapport

A.J. Rooijers
A.B. Brand

VK 96-06

Verkeerskundig Studiecentrum
Rijksuniversiteit Groningen
Postbus 69
9750 AB Haren

1/2/524584

© 1996 Verkeerskundig Studiecentrum, Rijksuniversiteit Groningen

Uit deze uitgave mag niets worden veeleevuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Evaluatie van de operatie Beleidsintensivering 1994-1995; eindrapport - A.J. Rooijers, A.B. Brand - Haren: Verkeerskundig Studiecentrum, Rijksuniversiteit Groningen (VK 96-06). Onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum van het ministerie van Justitie.

ISBN 90-6807-327-3

Trefwoorden: handhaving, rijsnelheid, roodlichtnegatie

Voorwoord

Voor u ligt het eindrapport in het kader van een evaluatie-onderzoek met betrekking tot de operatie Beleidsintensivering. Het Verkeerskundig Studiecentrum van de Rijksuniversiteit Groningen heeft dit onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum van het ministerie van Justitie. Het onderzoek is begeleid door een commissie, ingesteld door het WODC, bestaande uit de voorzitter mr. H. Kalsbeek (PG-Parquet Leeuwarden, thans werkzaam bij het Gerechtshof Leeuwarden) en leden: mw. drs. M.G.J. Kockelkoren (ministerie van Justitie/ WODC/ EWB), mw. mr. S.I.A. van Meerbeke (ministerie van Justitie/ DGWRR/ DRP), mr. A. van Oosterhout (ministerie van Justitie/ DGWRR/ DSH), mw. drs. W.H. Pohl (ministerie van Financiën/ Sectie Jufi), de heer J. de Ruiter (Dienst Verkeerspolitie regiopolitie Amsterdam/Amstelland), de heer P.V. Stephan (ministerie van Verkeer en Waterstaat/ AVV).

Inhoudsopgave

Inleiding	7
Methode van onderzoek	9
Resultaten en conclusies	11
Eindconclusie	23
Basisrapporten	25
Referenties	27
Lijst met gebruikte afkortingen	29

Inleiding

Met het oog op het bewerkstelligen van een positief effect op de verkeersveiligheid en rekening houdend met de uitkomsten van de discussie in het kabinet over de begrotingsproblematiek op het Justitie-hoofdstuk, is in de tweede helft van 1993 besloten tot maatregelen om de realisatie van ontvangsten voor boeten en transacties meer in evenwicht te brengen met de raming van de ontvangsten. Op verzoek van het departement heeft de VCOM een plan uitgewerkt. Op 13 oktober 1993 is door de vergadering van Procureurs-Generaal het besluit genomen te komen tot een intensivering van de controle op de naleving van bepaalde verkeersregels. Bepaald is op jaarbasis 500.000 extra pv's (zowel 'Mulderbeschikkingen' als strafrechtzaken) ten opzichte van het niveau van 1992 te doen opmaken voor overschrijding van de snelheidslimieten en roodlichtnegatie. Daarbij is uitgegaan van 100.000 extra pv's op autosnelwegen, te realiseren door het KLPD, en 400.000 op lagere orde wegen, te realiseren door regiokorpsen van politie. Het doel van deze operatie Beleidsintensivering was ~~dit~~, naast het genereren van financiële middelen, de naleving van de wettelijke maximumsnelheden en de roodlichtdiscipline te verhogen en op die manier een bijdrage te leveren aan verhoging van de verkeersveiligheid.

Om te bepalen in hoeverre deze doelen voor de eerste twee jaren (1994 en 1995) zijn gerealiseerd, is door het Verkeerskundig Studiecentrum van de Rijksuniversiteit Groningen, in opdracht van het WODC van het ministerie van Justitie, een evaluatie-onderzoek uitgevoerd.

De evaluatie van de operatie Beleidsintensivering richtte zich met name op de volgende zeven vragen:

1. Hoe is de operatie opgepakt door politie en openbaar ministerie?
2. Hoe verhoudt de Beleidsintensivering zich tot het OM en het landelijke verkeersveiligheidsbeleid?
3. Is het aantal van 500.000 extra processen-verbaal gehaald?
4. Wat zijn de kosten van de operatie Beleidsintensivering voor de betrokken instanties?
5. Wat zijn de opbrengsten van de operatie?
6. Wat zijn de effecten van de operatie op het verkeersgedrag van de weggebruikers en op het aantal verkeersongevallen?
7. Wat is de reactie van de burger op de operatie?

Methode van onderzoek

Voor beantwoording van genoemde vragen is zoveel mogelijk uitgegaan van bestaande gegevensbestanden en beschikbare informatie bij betrokken departementen (Justitie, Verkeer en Waterstaat) en organisaties (openbaar ministerie, politie en CJIB). Daarbij is onder andere gebruik gemaakt van beschikbare verslagen van de VCOM, Revecoms, ACV en brieven die de PG Leeuwarden in de afgelopen periode heeft verzonden naar de arrondissementsparketten. Echter, aangezien hieruit de heersende houding en meningen ten aanzien van de Beleidsintensivering bij politie en openbaar ministerie onvoldoende tot uitdrukking komen, is als aanvulling een beperkt aantal interviews gehouden. De interviews zijn afgenomen bij het KLPD alsmede bij een viertal politieregio's. Tevens zijn vier hoofdofficieren van justitie en één verkeersschout, verspreid over het land, geïnterviewd. Verder is een aantal onderzoeksvragen meegenomen in een gesprek dat de lcv bij het OM in maart/april 1995 heeft gehad met de verkeersofficier of -schout op elk arrondissementsparket. De bevindingen die daarbij naar voren kwamen zijn schriftelijk gerapporteerd aan het VSC.

Voorliggend verslag geeft de resultaten van het evaluatie-onderzoek op hoofdlijnen weer; per onderzoeksvraag zullen de belangrijkste bevindingen besproken worden, waarna telkens wordt afgesloten met een conclusie. Voor een meer gedetailleerde presentatie van de resultaten wordt verwezen naar de rapporten over 1994 en over 1995 afzonderlijk (zie pagina 25).

Resultaten en conclusies

Hoe is de operatie Beleidsintensivering opgepakt door politie en openbaar ministerie?

Uit zowel de beschikbare schriftelijke stukken en verslagen als de gehouden interviews met vertegenwoordigers van politie en openbaar ministerie komt naar voren dat met name de berichtgeving en informatieverstrekking over de operatie Beleidsintensivering voor 1994 te laat kwam. De belangrijkste betrokken partijen bij de operatie (arrondissementsparketten en regiokorpsen van politie) werden in feite pas begin 1994 op de hoogte gesteld van de operatie en van de hun toebedeelde taakstelling daarin. Als gevolg daarvan kon de operatie niet of nauwelijks nog worden ingepast in de jaarplannen; vanwege de late berichtgeving kon niet geanticipeerd worden op de extra activiteiten. Dit heeft er onder meer toe geleid dat de uitvoering van de operatie het eerste halfjaar van 1994 nauwelijks van de grond kwam. Daarnaast bestond er aanvankelijk bij het OM en bij de politie relatief veel weerstand tegen de Beleidsintensivering. Dit had, naast het late moment van kennisgeving, te maken met het, in het oogpunt van een aantal betrokkenen, uitsluitend budgettaire karakter van de operatie.

In juni 1994 is door de vergadering van Procureurs-Generaal het besluit genomen de Beleidsintensivering ook voor 1995 voort te zetten. In 1995 dienden de regiokorpsen van politie dezelfde aantallen beschikkingen en processen-verbaal inzake snelheid en rood licht op te maken als gesteld in het kader van de Beleidsintensivering voor 1994. Voor het KLPD werd de taakstelling met nog eens 100.000 extra pv's opgehoogd. Het OM is echter pas in oktober 1994 formeel ingelicht over de extra handhavingsverplichting voor 1995. Bovendien werd deze berichtgeving aanvankelijk alleen uitgezet binnen het OM. Als gevolg hiervan is een aantal politieregio's pas laat en onvoldoende geïnformeerd over het besluit de Beleidsintensivering voor 1995 te prolongeren. Desondanks was het, in vergelijking met 1994, voor de meeste betrokken partijen beter mogelijk op de intensivering te anticiperen en het lokale beleid erop af te stemmen. Daarmee was ook de weerstand tegen *de uitvoering* van de operatie belangrijk minder.

Conclusies:

Het besluit tot de Beleidsintensivering door de vergadering van Procureurs-Generaal kwam te laat voor een adequate aansturing door Justitie en een goede inpassing in de werkplannen voor 1994 van de politie.

Het besluit tot een voortzetting van de Beleidsintensivering in 1995 door de vergadering van Procureurs-Generaal gaf voor een adequate aansturing door justitie en een goede inpassing in de werkplannen voor 1995 van de politie nog de nodige problemen, maar de inpassing is toch redelijk geslaagd.

Hoe verhoudt de Beleidsintensivering zich tot het OM en het landelijke verkeersveiligheidsbeleid?

Hierbij gaat het vooral om hoe de operatie zich verhoudt tot het lokale beleid en hoe tot het gestelde in de Leidraad voor de verkeershandhaving.

Zoals reeds aangegeven was de operatie vooral in 1994 moeilijk inpasbaar binnen de lopende werkzaamheden. In veel gevallen moesten jaarplannen worden herzien of bijgesteld om de toebedeelde taakstelling in het kader van de Beleidsintensivering te incorporeren. Met name in dat eerste jaar van de operatie leidde dat tot afstemmings- en capaciteitsproblemen. In 1995 was dit minder het geval; bij het merendeel van de parketten en regiokorpsen kon de opgelegde taakstelling voor 1995 nog worden opgenomen in de beleidsplannen voor dat jaar.

Wat de relatie met de Leidraad voor de verkeershandhaving betreft, wordt door de betrokken partijen over het algemeen gesteld dat de Beleidsintensivering op gespannen voet daarmee staat. Daarmee wordt vooral gedoeld op de wijze van financiering en de plaats van handhaving binnen het verkeersveiligheidsbeleid. Bij de Beleidsintensivering vindt vergoeding plaats op basis van aantal opgemaakte (extra) pv's, zonder te letten op de kwaliteit van de handhaving. Verder zou volgens 'de Leidraad' handhaving sluitstuk moeten zijn binnen het verkeersbeleid, met de verkeersonveiligheid als belangrijkste input-criterium. Bij de Beleidsintensivering lijkt dat naar een tweede plan verschoven te worden.

Overigens blijkt dat bij een aantal regiokorpsen de Beleidsintensivering 1995 toch grotendeels is uitgevoerd middels of binnen zogenoemde gericht verkeerstoezichtprojecten (GVP's). Er zijn echter ook regiokorpsen waarbij dit niet of nauwelijks is gebeurd.

Conclusie:

De operatie Beleidsintensivering wordt zowel binnen het OM als door de politie als slecht verenigbaar gezien met de uitgangspunten en richtlijnen van de Leidraad voor de verkeershandhaving.

Is het aantal van 500.000 extra processen-verbaal gehaald?

Het KLPD heeft zijn taakstelling voor 1994 (100.000 extra beschikkingen en processen-verbaal, in totaal 400.000) ruim gehaald. Het totaal aantal door het KLPD in 1994 gerealiseerde pv's ('Mulder' plus strafrecht) bedroeg ongeveer 508.000. Alleen al het aantal 'Mulderbeschikkingen' was met 424.000 hoger dan de totale taakstelling voor het KLPD.

De taakstelling voor 1995 voor het KLPD werd met nog eens 100.000 verhoogd (200.000 extra = totaal 500.000 beschikkingen en processen-verbaal). Deze extra taakstelling boven die van 1994 had te maken met het gegeven dat de gezamenlijke regionale politiekorpsen hun taakstelling voor 1994 niet haalden (zie onder). Ook deze verhoogde taakstelling werd door het KLPD ruimschoots gerealiseerd (643.000).

Zoals gezegd bleef het aantal opgemaakte pv's ('Mulder' en strafrecht) voor snelheids- en roodlichtovertredingen door de regiokorpsen gezamenlijk in 1994 ver achter bij de totale taakstelling. Alle regiokorpsen samen komen in dat jaar uit op een totaal aantal van om en nabij 795.000 pv's, terwijl het totaal aantal beoogde constateringen voor de korpsen gezamenlijk ruim 1.150.000 bedroeg. Het gerealiseerde aantal blijft daarmee ongeveer 30 procent onder de taakstelling en is slechts ongeveer 6 procent hoger dan het aantal in het referentiejaar 1992.

In 1995 wordt door de regiokorpsen van politie een beduidend beter resultaat geboekt. Het totaal aantal 'Mulderbeschikkingen' inzake snelheid en rood licht bedroeg over dat jaar ongeveer 1.313.000. Dat komt overeen met rond de 30 procent **boven** de taakstelling met betrekking tot 'Mulderzaken'. Over het aantal gerealiseerde strafrechtzaken in 1995 zijn op dit moment geen gegevens beschikbaar. Maar aangezien de totale taakstelling voor 1995 ('Mulder' plus strafrecht) voor de politiekorpsen dezelfde was als voor 1994 (zie boven), kan geconcludeerd worden dat de regiokorpsen alleen al met het aantal 'Mulderzaken' hun totale taakstelling ruim haalden.

Overigens zijn er zowel in 1994 als in 1995 grote verschillen waar te nemen tussen de afzonderlijke arrondissementen¹. In 1994 wordt door 4 van de 19 arrondissementen de taakstelling wel gehaald, 9 arrondissementen halen twee-

1 In het referentiejaar 1992 was nog geen sprake van de huidige indeling in politieregio's. Om de vergelijking van het aantal gerealiseerde 'Mulderzaken' inzake snelheid en rood licht tussen 1992 en respectievelijk 1994 en 1995 zo zuiver mogelijk te houden, zeker waar het gaat om regionale verschillen, is de vergelijking tussen arrondissementen gemaakt.

derde of meer van hun taakstelling en 6 arrondissementen realiseren tussen de 35 en 60 procent. Daarnaast presteren 7 arrondissementen *minder* dan in 1992. In 4 van de 7 wordt zelfs 40-55 procent minder pv's opgemaakt dan in 1992.

Zoals gezegd komt de gezamenlijke regiopolitie in 1995, in ieder geval wat betreft het aantal 'Mulderzaken', wel toe aan de beoogde Beleidsintensivering, maar ook dan blijven tussen de afzonderlijke arrondissementen grote verschillen bestaan: 3 arrondissementen halen het dubbele aantal van de 'Mulder'-taakstelling, 12 arrondissementen halen (ruimschoots) de 'Mulder'-taakstelling en 4 arrondissementen realiseren tussen de 50 en 85 procent. Van die 4 presteren er 2 minder dan in 1992.

Verhouding 'Mulder' - strafrecht

De verhouding 'Mulder'- strafrecht met betrekking tot gerealiseerde zaken door het KLPD lag in 1994 op 89:11 procent². Bij de politieregio's gezamenlijk was de verhouding in dat jaar 95:5 procent. Betreffende de verdeling 'Mulderzaken' - strafrecht van alle pv's over 1995 zijn op dit moment alleen de gegevens van het KLPD beschikbaar. Landelijk zijn door het KLPD in 1995 ruim 643.000 snelheidspv's opgemaakt, waarvan 93% 'Mulderzaken' en 7% overtredingen van meer dan 30 km/u overschrijding (strafrecht).

Verhouding pv's na staandehouding en op kenteken

In strafrechtzaken wordt door het CBS geen onderscheid meer gemaakt in staandehouding en kenteken processen-verbaal. Om die reden wordt alleen melding gemaakt van de verhouding kenteken-staandehouding met betrekking tot de 'Mulderzaken'. Bij het KLPD is sprake van een toename van het aantal kentekenverbalen ten opzichte van het aantal staandehoudingen. In 1992 was de verhouding kenteken-staandehouding 76:24 procent, in 1994 was deze verhouding 92:8 procent en in 1995 95:5 procent.

Bij de politieregio's gezamenlijk is de verhouding kenteken-staandehouding met betrekking tot 'Mulderzaken' in 1994 ten opzichte van 1992 nauwelijks veranderd. In 1992 was deze verhouding 84:16 procent en in 1994 86:14 procent. In 1995 is de verhouding wel veranderd. In dat jaar is naar verhouding meer op kenteken geverbaliseerd dan in 1994 (92:8 procent).

2 Een betrouwbare vergelijking met de verhoudingspercentages in 1992 is niet goed mogelijk, aangezien de 'wet Mulder' in dat jaar nog niet overal was geïmplementeerd.

Conclusies:

Het KLPD heeft zowel zijn taakstelling voor 1994 als voor 1995 ruim gehaald.

In 1994 zijn op de lagere orde wegen 6% meer ('Mulder'-) pv's opgemaakt voor snelheid en rood licht dan in het referentiejaar 1992. De realisatie bleef daarmee evenwel 31% onder de totale taakstelling voor de politiekorpsen gezamenlijk.

In 1995 zijn op de lagere orde wegen bijna twee maal zoveel 'Mulderzaken' opgemaakt voor snelheid en rood licht dan in het referentiejaar 1992. De gezamenlijke politiekorpsen hebben hun 'Mulder'-taakstelling ruim gehaald. En alleen al met 'Mulderzaken' is ook de totale taakstelling ('Mulder' + strafrecht) gerealiseerd.

Het aandeel 'kentekenverbalen' binnen het totaal aantal opgemaakte pv's lijkt als gevolg van de Beleidsintensivering te zijn gestegen.

Wat zijn de kosten van de operatie Beleidsintensivering voor de betrokken instanties?

De vierde onderzoeksvraag betreft inzicht in de kosten verbonden aan de operatie Beleidsintensivering voor de betrokken (uitvoerende) instanties. Daarbij gaat het in principe om de verhouding tussen de extra gemaakte kosten om de operatie te realiseren en de vergoeding die het ministerie van Justitie daar tegenover heeft gesteld. Wat de kosten betreft, zijn evenwel onvoldoende gegevens beschikbaar³, dat geldt zowel voor 1994, als voor 1995. Wel kan iets gezegd worden over de vergoedingen die uitgekeerd zijn door het ministerie van Justitie.

De Beleidsintensivering heeft extra kosten met zich meegebracht voor politie, openbaar ministerie en zittende magistratuur. Er zijn financiële voorwaarden geschapen om tot een succesvolle uitvoering van de intensiveringsoperatie te komen. Voor de politie is gekozen voor een systeem van outputfinanciering. In concreto komt dit systeem erop neer dat eerst vergoeding van de extra kosten plaatsvindt nadat aantoonbaar de prestatie, in dit geval extra pv's, is geleverd.

Voor het jaar 1994 hebben 13 regiokorpsen, volgens de richtlijnen via het openbaar ministerie, een declaratie ingediend bij de Directie Politie van het ministerie van Justitie. Hiervoor is een totaal bedrag van fl. 2.654.000,- uitgekeerd. Voor het jaar 1995 is door 20 politieregio's een declaratie ingediend. Uit de beschikbare gegevens zien we dat aan alle 20 politieregio's betalingen voor geleverde prestaties in 1995 zijn verricht. In totaal is voor 1995 ruim fl.7.000.000,- uitgekeerd aan deze politieregio's door het ministerie van Justitie.

Over eventuele vergoedingen voor extra gemaakte kosten en geleverde inspanningen door het OM en de zittende magistratuur zijn geen gegevens voorhanden.

3 Dit geldt in ieder geval voor de kosten in verband met de opsporing en executie. De kosten inzake vervolging en berechting door, respectievelijk, OM en rechterlijke macht, die dus slechts een deel van de totale kosten vormen, zijn wel berekend. Over 1994 worden deze kosten geschat op fl.170.000,-. Over 1995 worden de kosten geraamd op ongeveer fl. 5.000.000,-.

Conclusie:

Als gevolg van onvoldoende gegevens over de werkelijke kosten van de operatie Beleidsintensivering bij de uitvoerende instanties, is geen uitspraak te doen over de verhouding van de extra gemaakte kosten en de vergoeding die daar tegenover stond.

Wat zijn de opbrengsten van de operatie?

Voor de berekening van de opbrengsten van de operatie Beleidsintensivering in 1994 is uitgegaan van de, ten opzichte van 1992, extra opgemaakte beschikkingen en processen-verbaal voor snelheids- en roodlichtovertredingen en de vastgestelde (gemiddelde) bedragen voor de verschillende feiten. Op basis hiervan blijkt de meeropbrengst in 1994 ongeveer fl. 12.500.000,- te bedragen (exclusief verrekening van gemaakte kosten en geleverde vergoedingen). Gezien de gegevens over de mate van realisatie van de taakstelling in 1994, kan hierbij worden aangetekend dat deze meeropbrengst hoofdzakelijk opgeleverd is door het KLPD en een klein aantal regiokorpsen.

De gegevens over 1995 laten, volgens grotendeels dezelfde berekeningen, een meeropbrengst zien van ongeveer fl. 83.000.000,- ('Mulder' + strafrecht, eveneens exclusief verrekening van gemaakte kosten en geleverde vergoedingen).

Conclusie:

De meeropbrengst van de operatie Beleidsintensivering in 1994, ten opzichte van 1992, bedraagt ongeveer 12,5 miljoen gulden. Over 1995 bedraagt de meeropbrengst 83 miljoen gulden.

Wat zijn de effecten van de operatie op het verkeersgedrag van de weggebruikers en op het aantal verkeersongevallen?

Bij beantwoording van de zesde onderzoeksvraag gaat het om een integratie van gegevens met betrekking tot het aantal opgemaakte pv's, de geregistreerde rijnsnelheden en het aantal verkeersongevallen. Daarbij worden drie niveaus onderscheiden. In de eerste plaats is naar het landelijke beeld gekeken. Daarnaast is op het niveau van arrondissementen/ politieregio's geanalyseerd. In de derde plaats is ingezoomd op enkele concrete projecten.

Landelijk beeld autosnelwegennet

Wat betreft het landelijk beeld zijn de volgende gegevens beschikbaar:

- het aantal 'Mulderzaken' inzake snelheid op autosnelwegen, gerealiseerd door het KLPD;
- geregistreerde rijnsnelheden op autosnelwegen;
- het aantal ongevallen en slachtoffers op autosnelwegen.

Voor een juiste vergelijking zijn deze gegevens niet voor 1992, maar voor de jaren 1993, 1994 en 1995 met elkaar in verband gebracht, aangezien de 'Mulder'-gegevens pas vanaf januari 1993 betrouwbaar zijn.

De gemiddelde snelheid en de V85 (de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden) van personenauto's op autosnelwegen (120 km/u-wegvakken) waren in 1994 praktisch gelijk aan en in 1995 zelfs iets hoger dan de gemiddelde snelheid en de V85 in 1993. Hieruit valt te concluderen dat er geen aantoonbaar gewenst effect is geweest van de toename van het aantal 'Mulderzaken' op het snelheidsgedrag op autosnelwegen (120 km/u-wegvakken).

Verder blijkt uit de ongevalgegevens dat het aantal ongevallen op autosnelwegen (120 km/u-wegvakken) in 1994 ten opzichte van 1993 met 10% is gestegen en in 1995 ten opzichte van 1993 is gestegen met 19%. Het aantal slachtoffers is in 1994 nagenoeg gelijk gebleven aan 1993 en in 1995 gestegen met 14%. Ook hieruit valt te concluderen dat er geen aantoonbaar gewenst effect is geweest van de toename van het aantal 'Mulderzaken' op het aantal verkeersongevallen en slachtoffers op autosnelwegen.

Arrondissementen

Als we per arrondissement kijken naar de percentuele toe- of afname van het aantal gerealiseerde 'Mulderzaken' (snelheid en rood licht), het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers in 1994 en 1995 ten opzichte van 1992, dan zien we dat in 12 arrondissementen zowel in 1994 als in 1995 meer 'Mulderzaken' (snelheid en rood licht) zijn opgemaakt dan in 1992. Binnen deze ar-

rondissemten is het aantal ongevallen gemiddeld 0,4% toegenomen in 1994 en 2,4% toegenomen in 1995 ten opzichte van 1992. Daarnaast is het aantal slachtoffers gemiddeld met respectievelijk 2,8% en 4,8% toegenomen.

In de arrondissementen waar in 1994 minder 'Mulderzaken' zijn opgemaakt dan in 1992, is het aantal ongevallen, in dat jaar, gemiddeld 3,1% lager dan in 1992. In 1995 zijn in deze arrondissementen wel meer 'Mulderzaken' opgemaakt dan in 1992. Het aantal ongevallen ligt in dat jaar 2,4% lager dan in 1992. Het aantal slachtoffers is daarentegen in 1994 gemiddeld 1,6% toegenomen en in 1995 gemiddeld 6,6%. Uit deze gegevens blijkt dat er geen verband is tussen een toe- of afname van het aantal 'Mulderzaken' (snelheid en rood licht) en een toe- of afname van het aantal ongevallen en/of slachtoffers.

Gericht verkeerstoezicht op de A2

Het KLPD heeft in 1995 een tweetal projecten inzake snelheidsbeheersing uitgevoerd op de A2. Het eerste project, getiteld GVT A2-noord, is gericht op het traject Amsterdam - Utrecht en is in december 1993 reeds gestart. Het tweede project, getiteld GVT A2-zuid, is gericht op het traject Utrecht - Zaltbommel en is begin maart 1995 gestart.

Uit de gegevens blijkt dat binnen het project GVT A2-noord in 1994 in totaal om en nabij 247.000 pv's inzake overschrijding van de maximumsnelheid zijn gerealiseerd. Ongeveer 4% hiervan betrof overtredingen van meer dan 30 km/u overschrijding (strafrecht). In 1995 bedroeg het aantal opgemaakte pv's bijna 122.000, waarvan eveneens 4% strafrechtzaken. Hoewel het aantal ongevallen in 1995 is toegenomen, is het aantal slachtoffers bijna 15% lager dan in 1993 en nagenoeg gelijk aan het aantal slachtoffers in het voorgaande projectjaar 1994.

Binnen het project GVT A2-zuid zijn in 1995 in totaal ongeveer 180.000 pv's inzake snelheid gerealiseerd. Wederom plusminus 4% hiervan betrof overtredingen van meer dan 30 km/u overschrijding (strafrecht). Uit de gegevens blijkt verder dat zowel de gemiddelde rijsnelheid, als het totaal aantal ongevallen en het aantal slachtoffers in de projectperiode, maart-december 1995, lager zijn dan in de periode maart-december 1994. Het aantal ongevallen en slachtoffers is dan weer ongeveer gelijk aan het aantal in 1993.

Conclusie:

De realisatie van de operatie Beleidsintensivering laat in 1994 en 1995 geen aantoonbaar effect zien op het verkeersgedrag noch op het aantal ongevallen.

Wat is de reactie van de burger op de operatie?

Voor beantwoording van deze laatste vraag is gebruik gemaakt van de resultaten van de Periodieke Peilingen Rijsnelheden (PPR), die door het bureau Traffic Test, in opdracht van de AVV van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, zijn uitgevoerd. De PPR betreft een landelijk representatieve steekproef van rijbewijsbezitters. Door vergelijking van enquête-gegevens per peiling wordt getracht inzicht te verwerven in trends met betrekking tot gedrag, kennis, meningen, verwachtingen en percepties van het Nederlandse automobilisten-publiek ten aanzien van rijsnelheden en snelheidslimieten. In november 1994 is deze verkeersveiligheidsenquête voor de tiende keer gehouden. Daarnaast is gebruik gemaakt van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) 1993, 1994 en 1995. Dit betreft eveneens een groot-schalig enquête-onderzoek door Traffic Test in opdracht van de AVV. Eind oktober 1995 is deze voor de zesde maal gehouden onder een gelijkelijk over provincies verdeelde steekproef van circa 9.000 in Nederland woonachtige personen van 15 jaar en ouder.

In het kader van het onderhavige onderzoek is vooral gekeken naar eventuele verschuivingen binnen de genoemde studies van de zogenoemde subjectieve pakkans. Dit betreft de inschatting van een persoon van de kans om voor een bepaalde overtreding bekeurd te worden. Uit de beschikbare gegevens inzake de subjectieve pakkans bij snelheidsovertredingen voor de jaren 1992, 1993, 1994 en 1995, blijkt dat er slechts zeer kleine verschillen zijn tussen de genoemde jaren. De subjectieve pakkans voor matige limietoverschrijdingen op de autosnelweg is in 1994 ten opzichte van 1992 zelfs licht gedaald.

Uit deze gegevens blijkt dat de toename van het aantal pv's in het kader van de operatie Beleidsintensivering niet aantoonbaar heeft geleid tot een grotere subjectieve pakkans bij automobilisten. Een verklaring hiervoor kan zijn dat er in 1994 en 1995 ten opzichte van 1992 een afname is van het aantal opvallende staandehoudingen en dat er meer gecontroleerd en geverbaliseerd is op kenteken. Uit onderzoek komt naar voren dat opvallende staandehouding meer dan verbalisatie op kenteken van invloed is op de door weggebruikers geschatte pakkans.

Conclusie:

In 1994 en 1995 is de subjectieve pakkans bij snelheidsovertredingen niet gestegen ten opzichte van het referentiejaar 1992.

Eindconclusie

Op basis van de resultaten van het evaluatie-onderzoek met betrekking tot de operatie Beleidsintensivering kan de volgende eindconclusie geformuleerd worden:

Na een trage start en aanvankelijk relatief veel weerstand bij zowel politie als OM, in belangrijke mate als gevolg van de late berichtgeving, is de operatie Beleidsintensivering over het algemeen goed ter hand genomen. In 1995 is de taakstelling, in termen van aantallen op te maken beschikkingen en processen-verbaal voor snelheid en rood licht, ruimschoots gehaald. De opbrengsten van de Beleidsintensivering lagen in 1995 dan ook aanzienlijk hoger dan in 1994. Tegelijkertijd moet worden opgemerkt dat de operatie door velen als strijdig met de uitgangspunten van de Leidraad voor de verkeershandhaving wordt beschouwd. Bovendien kunnen als gevolg van de Beleidsintensivering geen effecten op het verkeersgedrag, noch op het aantal ongevallen worden vastgesteld. Verder blijken onvoldoende gegevens beschikbaar te zijn om een volledig beeld te kunnen geven van de gemaakte kosten in het kader van de operatie Beleidsintensivering.

Basisrapporten

Dit samenvattend eindverslag is gebaseerd op de rapportages aangaande de evaluatie van de Beleidsintensivering over de jaren 1994 en 1995 afzonderlijk. Voor meer gedetailleerde informatie wordt dan ook naar deze twee rapporten verwezen.

Brand, A.B. & Rooijers, A.J. (1996). Evaluatie van de operatie Beleidsintensivering 1994; eerste deelrapport. Haren: Verkeerskundig Studiecentrum, Rijksuniversiteit Groningen.

Brand, A.B. & Rooijers, A.J. (1996). Evaluatie van de operatie Beleidsintensivering 1995; tweede deelrapport. Haren: Verkeerskundig Studiecentrum, Rijksuniversiteit Groningen.

Referenties

Periodieke Peilingen Rijsnelheden najaar 1994. TT95-11. Veenendaal: Traffic Test (1995).

Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid 1993. TT94-24. Veenendaal: Traffic Test (1994).

Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid 1994. TT95-10. Veenendaal: Traffic Test (1995).

Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid 1995. TT96-12. Veenendaal: Traffic Test (1996).

Lijst met gebruikte afkortingen

ACV	Adviescommissie Verkeer van de Raad van Hoofdcommissarissen
AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer (van het ministerie van Verkeer en Waterstaat)
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CJIB	Centraal Justitieel Incasso Bureau
DGWRR	Directoraat-Generaal Wetgeving Rechtshandhaving en Rechtspleging (van het ministerie van Justitie)
DRP	Dienst Rechtspleging (van het ministerie van Justitie)
DSH	Directie Strafrechtelijke Handhaving (van het ministerie van Justitie)
	EWB-Extern Wetenschappelijke Betrekkingen (van het ministerie van Justitie)
Jufi	Justitie Financiën (van het ministerie van Financiën)
KLPD	Korps Landelijke Politiediensten
lcv	landelijk coördinator verkeershandhaving bij het openbaar ministerie
OM	openbaar ministerie
PG	Procureur-Generaal
Revecom	Ressortelijke Verkeerscommissie
VCOM	Verkeerscommissie Openbaar Ministerie
VSC	Verkeerskundig Studiecentrum
WODC	Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (van het ministerie van Justitie)