

Politietoezicht en snelheids- overtredingen; evaluatie van een handhavingsprogramma

*L.T. Aarts, Ch. Goldenbeld en I.N.L.G. van Schagen**

Jaarlijks komen in Nederland meer dan duizend mensen door een verkeersongeval om het leven en worden ongeveer twintigduizend mensen om diezelfde reden in een ziekenhuis opgenomen. Met de maatschappelijke schade hiervan is jaarlijks zo'n negen miljard euro gemoeid (SWOV kennisbank). Het gebied van de verkeersveiligheid houdt zich bezig met het reduceren van deze grote maatschappelijke schade door middel van het implementeren van maatregelen die ingrijpen op factoren die de kans op een verkeersongeval vergroten. Een zeer belangrijke factor die de verkeersveiligheid beïnvloed is de snelheid van het gemotoriseerde verkeer. Niet alleen zijn hoge snelheden gerelateerd aan een verhoogde kans op een ongeval (voor een overzicht zie bijvoorbeeld Aarts, in druk), ook bepaalt de rijsnelheid voor een groot deel de ernst van het letsel indien het daadwerkelijk tot een ongeval komt (bijvoorbeeld ECMT, 1996). Het belang van de verkeersveiligheid is dus zeer gediend bij de inperking van snelheden. Het stellen van limieten is in de praktijk echter niet afdoende gebleken om ongewenst snelheidsgedrag te voorkomen: zo'n 10 tot 50% van de automobilisten overtreedt de geldende snelheidslimieten (bijvoorbeeld Catshoek, 1996; Catshoek e.a., 1994). Politietoezicht wordt vaak als het geijkte middel beschouwd om regelovertreding, en daarmee onveiligheid, tegen te gaan. Maar heeft de maatregel wel het gewenste effect, ook op de langere termijn?

Om na te gaan of een maatregel zoals politietoezicht daadwerkelijk de beoogde effecten heeft, zou deze idealiter via een gestructureerde aanpak benaderd moeten worden waarin de maatregel eerst theoretisch onderbouwd, uitgewerkt en vervolgens in de praktijk geëvalueerd wordt. Dit proces van theoretische onderbouwing, uitvoering en evaluatie (zie bijvoorbeeld Hoogerwerf, 1993) wordt in de praktijk

* De auteurs zijn als gedragswetenschapper verbonden aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) te Leidschendam.

echter lang niet altijd gevolgd. Heel vaak nog worden maatregelen enkel op basis van niet-onderzochte vooronderstellingen geïmplementeerd.

In dit artikel wordt aan de hand van een concreet politietoezicht-project getoond hoe een reeds veelvuldig toegepaste maatregel op basis van (sociaal) wetenschappelijke inzichten onderbouwd, uitgewerkt en geëvalueerd kan worden. Als eerste wordt besproken wat de mechanismen zijn via welke het gedrag door politietoezicht wordt beïnvloed. Hierna worden de werkzame elementen en organisatie van politietoezicht aan de orde gesteld. Aan de hand van een langetermijnstudie naar de effecten van een concreet geïntensiveerd handhavingsprogramma op Friese 80 en 100 km/uur wegen, wordt vervolgens geïllustreerd hoe een maatregel zoals politietoezicht in de praktijk kan worden uitgewerkt en de effecten ervan kunnen worden geëvalueerd.

De theoretische achtergrond van regelnaleving en politietoezicht

Motivatie en het principe van afschrikking

De theoretische werking van politietoezicht is voornamelijk gebaseerd op het principe van afschrikking (zie ook ACC & LTSA, 2000; Gundy, 1983). Volgens dit principe is het menselijk gedrag te beïnvloeden door de dreiging van straf (Beccaria, 1963; Bentham, 1948). Deze dreiging zorgt ervoor dat de door bestuurders ervaren positieve effecten van het overtreden van de regels verminderen. Vanuit vele empirische studies is bekend dat mensen van nature de neiging hebben om dat gedrag te vertonen dat hen het meeste oplevert of het minste kost (zie bijvoorbeeld Baron, 1994; Koornstra & Christensen, 1991).

Autobestuurders kiezen gemakkelijk een (te) hoge snelheid omdat de kick van hard rijden en de verkorting van de reistijd (positieve gevolgen van hard rijden), voor het gevoel ruimschoots opwegen tegen de ingeschatte kans op een ongeval (negatieve gevolgen van hard rijden). Door toevoeging van politietoezicht op snelheidsgedrag en daarmee het riskeren van een boete, worden de negatieve gevolgen van te hard rijden veel groter. Hierdoor wordt, in ieder geval in theorie, dit gedrag een stuk minder aantrekkelijk, en zo kan via afschrikking bewerkstelligd worden dat mensen zich beter aan de gestelde regels houden (zie bijvoorbeeld Shinar & McKnight, 1985). Psychologen spreken in dit verband ook wel over 'extrinsieke motivatie' omdat het gedrag wordt

gestuurd door externe omgevingsprikkels zoals beloning of straf. Bij het naleven van regels spelen echter ook sociale en normatieve redenen een rol (bijvoorbeeld PACTS, 1999). Zo heeft de sociale omgeving van de weggebruiker invloed op diens gedrag omdat positieve of negatieve reacties van die omgeving het gedrag respectievelijk stimuleren of juist minder aantrekkelijk maken (bijvoorbeeld Gibbs, 1975). Het overtreden van snelheidslimieten wordt echter, anders dan bijvoorbeeld in beschoonen toestand aan het verkeer deelnemen, door de sociale omgeving minder afgekeurd (bijvoorbeeld Eversdijk e.a., 2000). Vanuit beleidsoptiek zou men het liefst zien dat burgers regels naleven vanuit een innerlijke overtuiging. Psychologen spreken in dit verband over 'intrinsieke motivatie'. Indien weggebruikers zich zoveel mogelijk aan de regels houden omdat ze ervan overtuigd zijn dat dit het juiste gedrag is, scheelt dat namelijk handhavingskosten.

Op den duur kan externe motivatie, via diverse tussenliggende processen, leiden tot intrinsieke motivatie. Vanuit de psychologie en de sociale marketing is bijvoorbeeld bekend dat overtuigingen inzake gedrag soms pas veranderen nadat het gedrag zelf door externe prikkels is aangepast (Bandura, 1986; Wittink, 1993). Zo kan een gedragsverandering die begint vanuit een extrinsieke motivatie, de aanleiding zijn tot nieuwe ervaringen en nieuwe gevoelens, waardoor via een persoonlijk leerproces ook intrinsieke motivatie wordt bereikt. In het verkeer kan dit betekenen dat het naleven van het gewenste snelheidsgedrag om een bekeuring te ontlopen uiteindelijk nieuwe, prettige ervaringen oplevert die zorgen dat men intrinsiek gemotiveerd raakt om zich voortaan aan de geldende snelheidslimiet te houden, ook als de externe prikkels niet meer aanwezig zijn. Een andere weg is die van publiciteit en educatie. Zij kunnen bijdragen tot kennis van regels en burgers ervan overtuigen dat naleving van de regels belangrijk is voor bijvoorbeeld de veiligheid in het verkeer (bijvoorbeeld Fildes & Lee, 1993; Gibbs, 1975).

Aan de andere kant wordt, bijvoorbeeld door Berkhout (2001), de zorg geuit dat een te eenzijdige nadruk op straffen en bekeuren de intrinsieke motivatie tot naleving van verkeersregels niet versterkt. Uit angst voor een bekeuring, niet uit overtuiging, rijden weggebruikers iets minder hard over een afstand van enkele honderden meters. Een paar honderd meter voorbij de plek van het toezicht wordt het gaspedaal echter weer ingedrukt. Op deze wijze zou bij de weggebruikers gedrag kunnen worden 'ingeprent' dat er puur op gericht is consequenties van snelheidscontroles ter plaatse te ontlopen in plaats van gedrag dat

berust op innerlijke overtuigingen over veiligheid voor zichzelf en anderen. Uit enquêteonderzoek is inderdaad gebleken dat veel Nederlandse automobilisten aangeven zich puur aan de snelheidslimiet te houden om bekeuringen te vermijden in plaats van dat ze inzien dat dit gedrag beter is voor de veiligheid van henzelf en anderen (Feenstra e.a., 2002). Het percentage automobilisten dat een dergelijke extrinsieke motivering als rede noemt om zich aan de snelheidslimiet te houden, is na 1995 toegenomen, maar blijft de laatste jaren stabiel. Naast het effect van de angst voor een bekeuring, kan ook gekeken worden welke effecten een daadwerkelijk verkregen bekeuring heeft op de naleving van regels. In Nederland wordt nogal eens getwijfeld aan de psychologische effecten van administratief afgehandelde bekeuringen, waarbij overtreders na twee weken een boete per post ontvangen. Dit zou op weggebruikers niet het gewenste educatieve of gedragscorrigerende effect hebben. Onderzoek laat echter zien dat de mate waarin men het gedrag aanpast na het verkrijgen van een per post opgestuurde bekeuring sterk varieert (Campbell & Stradling, 2002). Het is echter niet duidelijk wat het effect is van straffen en bekeuringen op het gedrag over een langere tijd. Dit hangt namelijk mede samen met zowel algemeen maatschappelijke ontwikkelingen, alsmede veranderingen in sociale normen en normen in het verkeer.

Van afschrikkingstheorie naar politietoezicht

Op basis van het principe van afschrikking, wordt politietoezicht in de praktijk doorgaans uit een aantal componenten opgebouwd (figuur 1). Ten eerste wordt, binnen de kaders van de handhavingswetgeving, een concrete taakstelling geformuleerd en een activiteitenprogramma opgesteld. Deze hebben tot doel de verkeersveiligheid te verbeteren. Uit het activiteitenprogramma vloeien handhavingsactiviteiten voort. Idealiter moeten verschillende handhavingsmethoden worden onderzocht om te kunnen vaststellen welke de meest effectieve is. Dit kan per overtredingstype verschillen. Aangezien middelen meestal beperkt zijn, speelt bij de afweging van handhavingsmethoden daarnaast ook de praktische uitvoerbaarheid een rol.

De handhavingsactiviteiten bepalen de handhavingsdruk, die op te vatten is als het aantal verkeerscontroles of het aantal uren verkeerscontroles, afgezet tegen bijvoorbeeld de lengte van gecontroleerde wegen, de verkeersintensiteit of de bevolkingsdichtheid. De handhavingsdruk en de 'waterdichtheid' van de handhavingsmethode bepalen de daadwerkelijke kans dat overtreders betrapt kunnen wor-

den. Dit wordt de objectieve pakkans genoemd.

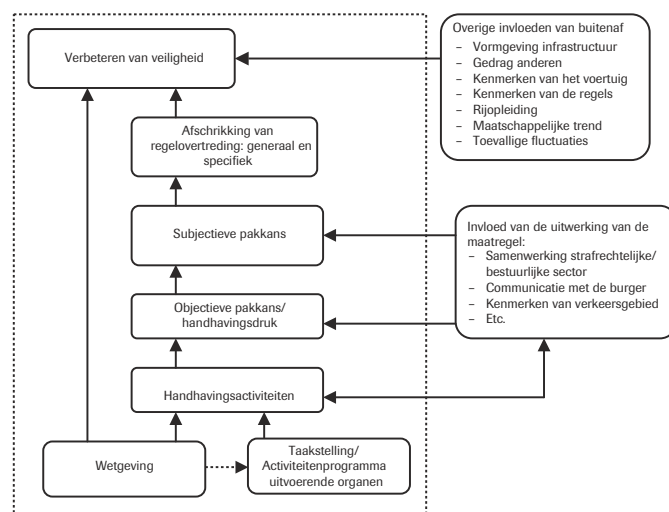
De objectieve pakkans is voornamelijk een begrip dat van belang is ten opzichte van de subjectieve pakkans: de inschatting die verkeersdeelnemers maken van de kans dat ze betrappt zullen worden op een overtreding. Wil men een zo maximaal mogelijk effect bewerkstelligen met minimale inzet van handhavingsmiddelen, dan moet men zorgen dat de kans die mensen denken te hebben om betrappt te worden veel groter is dan de daadwerkelijke pakkans. Dit kan via verschillende wegen bereikt worden. Zo wordt de subjectieve pakkans niet alleen beïnvloed door de objectieve pakkans, maar ook door bijvoorbeeld de hoeveelheid en mogelijk ook de aard van de publiciteit die er aan handhavingsmaatregelen wordt gegeven. Hierbij is een juiste mix van publiciteit en handhaving wel van groot belang. Publiciteit rond toezicht dat niet op korte termijn wordt 'waargemaakt' op de weg zelf, werkt averechts. Voorlichting verliest immers aan geloofwaardigheid indien de eigen ervaringen van de verkeersdeelnemer niet overeenstemmen met het aangekondigde toezicht. Verder wordt de subjectieve pakkans ook nog bepaald door de onvoorspelbaarheid van het toezicht in plaats en tijd, en de 'onzichtbaarheid' van de detectieapparatuur. Het houden van toezicht op onvoorspelbare locaties en tijdstippen met bijvoorbeeld verdeckt opgestelde radarauto's voorkomt namelijk dat verkeersdeelnemers op detectie door de politie kunnen anticiperen en hun gedrag alleen ter plekke aanpassen. Het afschrikingsmechanisme dat aan politietoezicht ten grondslag ligt, wordt in de literatuur veelvuldig onderverdeeld in generale en specifieke afschrikking (bijvoorbeeld ETSC, 1999; Zaal, 1994). Met generale afschrikking wordt het effect bedoeld dat optreedt als mensen snelheidsovertredingen vermijden, zonder zelf daadwerkelijk bestraft te zijn voor een snelheidsovertreding, op basis van de verwachte consequenties, zoals een boete. Dit gedrag is dus vooral gebaseerd op de subjectieve pakkans. Van specifieke afschrikking is sprake wanneer daadwerkelijk bekeurde of bestrafte snelheidsovertreders in de toekomst snelheidsovertredingen vermijden. Dit is dus met name gerelateerd aan de objectieve pakkans. Veelal wordt geconcludeerd dat de verkeershandhaving zich sterker moet richten op generale afschrikking dan specifieke afschrikking (bijvoorbeeld Zaal, 1994; Goldenbeld, 1994; ETSC, 1999). Het is uiteindelijk belangrijker dat de verkeershandhaving erin slaagt om door dreiging met straf een disciplinerende en normerende invloed uit te oefenen op het gedrag van miljoenen automobilisten dan dat zij enkele duizenden gepakte overtredders daadwerkelijk straft. Uiteraard is generale afschrikking niet

mogelijk zonder ook daadwerkelijk een aanzienlijk aantal overtreders te straffen: automobilisten moeten immers wel het idee hebben dat overtredingen beboet worden.

Uiteindelijk heeft de preventie van regelovertreding tot doel om de veiligheid aanzienlijk te verbeteren, al blijft het uiteindelijke effect op de veiligheid ook afhankelijk van andere factoren (zie figuur 1).

Bovendien is de relatie tussen handhavingsdruk en verkeersveiligheid niet-linear: wil men de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeteren, dan dient hier een veelvoud aan handhavingsdruk tegenover te staan. Op basis van gegevens uit elf internationale studies over snelheidstoets, leidde Elvik (2001) een algemeen geldende relatie af tussen algemene handhavingsdruk op snelheidsgedrag en de verandering in het percentage letselongevallen. Een belangrijke conclusie uit dit onderzoek is dat bij een steeds verdergaande verhoging van de algemene handhavingsdruk de extra veiligheidswinst steeds geringer wordt.¹

Figuur 1 Voorbeeld van een concrete uitwerking van de theorie in de praktijk



¹ Als kanttkening dient hierbij wel te worden opgemerkt dat het bij het optimaliseren van de veiligheidseffecten van politietoezicht niet alleen gaat om het al dan niet verder opvoeren van de algemene handhavingsdruk, maar dat ook de vraag aan de orde gesteld moet worden bij welke specifieke categorieën overtredingen en bij welke doelgroepen overtreders de meeste veiligheidswinst te behalen valt. Het voert te ver om in het kader van dit artikel hierop uitgebreid in te gaan.

Met de theoretische kennis van de werking van politietoezicht als basis, is in Friesland in 1998 een toezichtsproject gestart. Het project, *Fryske Diken* genaamd, richtte zich op verschillende verkeersovertredingen: snelheid, alcoholgebruik, rood-lichtnegatie en het niet dragen van gordels (automobilisten) en helmen (bromfietzers). De evaluatie van het project (Goldenbeld e.a., 2003) was echter specifiek gericht op de effecten van snelheidscontroles op de naleving van de snelheidslimieten en reduceren van de verkeersonveiligheid. Dit project had op een aantal punten een grote meerwaarde ten opzichte van eerdere studies op het terrein van handhaving en verkeersveiligheid:

Ten eerste besloeg de onderzochte periode van de geëvalueerde snelheidshandhaving vijf jaar waardoor met meer zekerheid uitspraken gedaan konden worden over de effecten van toezicht op wat langere termijn.

Ten tweede had de evaluatie betrekking op de effecten van snelheidscontroles over een groot aantal vergelijkbare wegen. Hierdoor konden met meer zekerheid conclusies worden getrokken over de reikwijdte van de effecten van het politietoezicht, in tegenstelling tot andere studies, die meestal evaluaties verrichtten van toezicht op één of enkele wegen (Goldenbeld, 1994).

Ten derde was deze studie specifiek gericht op de Nederlandse situatie. Door het verschil in context en conditionerende omstandigheden tussen Nederland en landen waar reeds grotere evaluatiestudies naar de effecten van snelheidstoezicht zijn uitgevoerd, zoals Australië, Amerika en Engeland (in Zaal, 1994; ESCAPE 2001), zijn dergelijke bevindingen niet zonder meer naar de Nederlandse situatie te vertalen. Een ander problematisch punt bij generalisatie van buitenlandse studies naar de situatie in een ander land is dat veel van deze studies op het terrein van verkeershandhaving tekortschieten in een goede beschrijving van de kenmerken van de uitgangssituatie (overtredingsniveau voorafgaand aan het geïntensiveerde toezicht, lengte en typen van onderzochte wegen) en de feitelijke interventie (aard en omvang van de controleactiviteiten, aard en omvang van de begeleidende publiciteit) (Elvik, 2001).

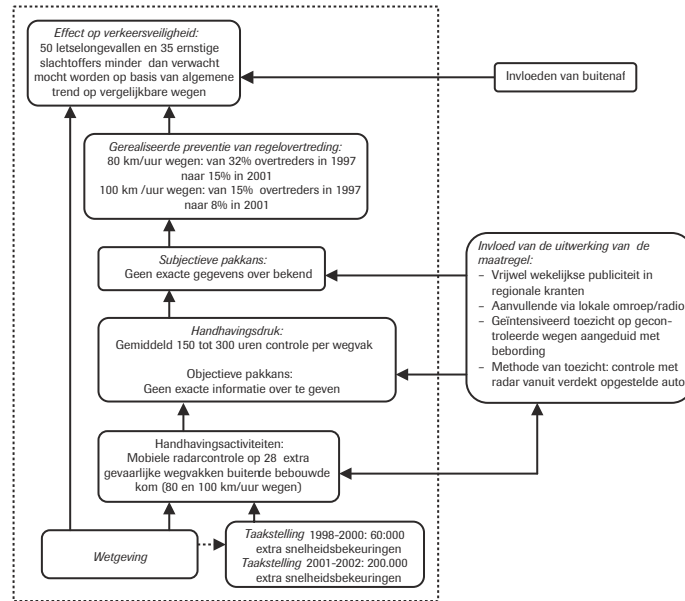
Beschrijving van het toezichtsproject

Het Fryske Diken-project was een samenwerkingsverband tussen de Friese politie, het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie (BVOM) en de provincie Friesland. Dit 5-jarige project ging

in januari 1998 van start en had als doel de verkeersveiligheid te verbeteren door middel van intensief politietoezicht (Boomsma, 1998). Het project werd uitgevoerd op wegen buiten de bebouwde kom met snelheidslimieten van 80 of 100 km/uur. Hiervan werden 28 wegvakken geselecteerd die als extra gevaarlijk te boek stonden. Het snelheidstoezicht dat in het kader van het Fryske Diken-project op deze wegen werd uitgevoerd, zag er als volgt uit (zie ook figuur 2):

- *Doel*: verbeteren van de verkeersveiligheid.
- *Taakstelling*: in de periode 1998-2000 was de taakstelling voor het project om op de geselecteerde wegvakken minimaal 60.000 extra snelheidsbekeuringen per jaar te realiseren (Boomsma, 1998). Dit aantal kwam boven op de standaard 65.000 snelheidsbekeuringen die via het reguliere toezicht, verspreid over tal van locaties, werden gerealiseerd. Tevens werd het aantal geplande controle-uren opgevoerd met 5.200 uur. In 2001 werd het project opgewaardeerd tot een verzwaarde taakstelling met een nog groter aantal extra bekeuringen per jaar en vergroting van de controle-inspanningen.
- *Handhavingsactiviteiten*: het toezicht werd voornamelijk uitgevoerd vanuit verdekt opgestelde radarauto's die rouleerden over de geselecteerde wegvakken. Vanaf 2001 werden de controles met radarauto aangevuld met andere controlemethoden, waaronder controles met laserpistool, radarstatief, videowagen en staandhouding. Om te zorgen dat de controles niet door automobilisten te voorspellen zouden zijn, werd het toezicht per wegvak gevarieerd over dagen en tijdstippen.
- *Handhavingsdruk*: het aantal uren gerealiseerd toezicht op de geselecteerde wegvakken varieerde gedurende het project tussen de 150 en 300 uren per wegvak. Automobilisten die de limiet van 80 of 100 km/uur met respectievelijk meer dan 7 of 8 km/uur overschreden, werden via radarapparatuur gedetecteerd en op kenteken bekeurd. Tijdens het project werden jaarlijks gemiddeld ongeveer 80.000 automobilisten bekeurd.
- *Publiciteit*: bestuurders werden door middel van speciale bebording langs de gevaarlijke wegvakken geïnformeerd over de mogelijke aanwezigheid van het snelheidstoezicht. Daarnaast werd via de media aanvullende voorlichting gegeven: in de regionale kranten verschenen vrijwel wekelijks berichten over uitgevoerde snelheidscontroles en tevens waren er speciale uitzendingen op radio en lokale televisie waarin het project aan de orde kwam.

Figuur 2



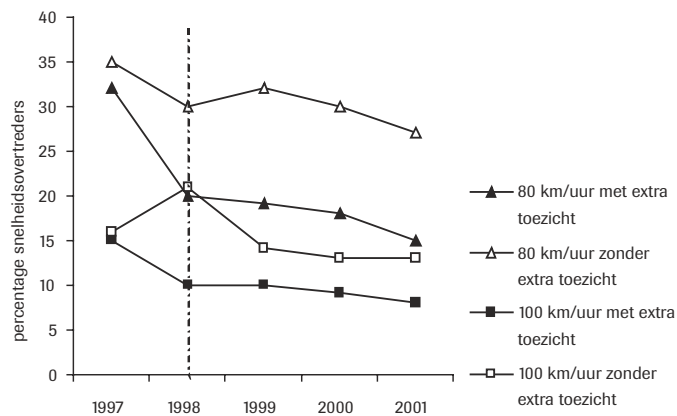
Evaluatie van het toezichtsproject

In een door de SWOV uitgevoerde evaluatie van het Fryske Diken-project (Goldenbeld, e.a., 2003), is onderzocht wat het effect van het geïntensiverde snelheidstoezicht is geweest op het snelheidsgedrag en de verkeersveiligheid. Hiertoe werden gegevens vergeleken van rijnsnelheden en het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers vóór en tijdens het project op wegvakken met geïntensiverde handhaving en vergelijkbare wegvakken zonder extra handhaving.

De snelheidsgegevens die tussen beide soorten wegen werden vergeleken waren alle afkomstig van in de weg aangebrachte meetlussen die de snelheid van het passerende verkeer continu meten. Er waren gegevens beschikbaar van in totaal 21 wegvakken met en 21 vergelijkbare wegvakken zonder extra handhaving. Het snelheidsgedrag tijdens de toezichtsperiode (1998-2001) werd daarnaast vergeleken met het snelheidsgedrag in 1997, toen er nog geen sprake was van geïntensiverde handhavingactiviteiten. Er bleek een gunstig effect op het percentage snelheidsovertreders (zie figuur 3). Op 80 km/uur wegen liep het percentage snelheidsovertreders op wegvakken met geïntensi-

veerd toezicht terug van meer dan 30% in 1997 naar 15% in 2001, terwijl het percentage snelheidsovertreders op 80 km/uur wegen zonder extra toezicht in dezelfde periode weliswaar ook daalde maar boven de 25% bleef. Op 100 km/uur wegen met extra toezicht vond eveneens een aanzienlijke reductie van snelheidsovertredingen plaats van ongeveer 15% overtreders in 1997 naar ongeveer 8% in 2001. Op vergelijkbare wegen zonder extra toezicht steeg het percentage snelheidsovertreders aanvankelijk, maar daalde na 1998 weer en bleef daarna rond de 15% hangen. Deze resultaten weerspiegelen de effecten van zowel generale als specifieke preventie.

Figuur 3



De effecten van de snelheidscontroles op de verkeersveiligheid werden nagegaan door het aantal letselongevallen en het aantal ernstige letselsslachtoffers in de voorperiode (1990-1997) en de periode van het geïntensiveerde politietoezicht (1998-2002) op de 28 wegvakken met extra toezicht te vergelijken met die op alle overige niet-autosnelwegen buiten de bebouwde kom in Friesland. De ontwikkeling van ongevallen en slachtoffers op de wegen met geïntensiveerd toezicht liet, net als de ontwikkeling van het snelheidsgedrag, een gunstig beeld zien. Het aantal ongevallen met snelverkeer en aantal slachtoffers in ongevallen met snelverkeer op de wegvakken met geïntensiveerd snelheidstoezicht vertoonden beide een reductie van 21% in vergelijking met datgene wat verwacht kon worden op basis van de trend in de

vergelijkingsgroep (zie tabel 1). In absolute getallen komt dit neer op een besparing van ongeveer 35 ernstige slachtoffers (waaronder naar schatting 2 tot 4 doden) en 50 letselslachtoffers als gevolg van het 5 jaar durende toezichtsprogramma.

Tabel 1

	Aantal doden en ziekenhuisgewonden bij ongevallen met snelverkeer		Aantal ongevallen met snelheidsverkeer	
	Voorperiode (1990-1997)	Toezichtsperiode (1998-2002)	Voorperiode (1990-1997)	Toezichtsperiode (1998-2002)
Wegen met extra toezicht	281 Jaarl. gem.: 35	122 Jaarl. gem.: 24	398 Jaarl. gem.: 50	204 Jaarl. gem.: 41
Wegen zonder extra toezicht	1986 Jaarl. Gem.: 248	1090 Jaarl. Gem.: 218	3414 Jaarl. Gem.: 427	2207 Jaarl. Gem.: 441

Ook wat de kosteneffectiviteit betreft kan dit toezichtsproject als een succes worden beschouwd. In ogenschouw nemende dat in Nederland iedere verkeersdode de maatschappij 7,7 miljoen euro kost² (schatting van kosten in 2003, SWOV kennisbank) en het gehele Fryske Diken-toezichtsproject 5 miljoen euro heeft gekost, is het bespaarde aantal slachtoffers meer dan terugverdiend. Met een conservatieve schatting van een besparing van 2 doden, is de kosteneffectiviteit 1:3; in het geval van een (eveneens conservatieve) schatting van een besparing van 3 doden, is deze verhouding zelfs 1:4.

Conclusies

Het Fryske Diken-project – één van de eerste provinciebrede handhavingsprojecten op 80 en 100 km/uur wegen in Nederland – heeft aangetoond dat geïntensiveerde handhaving goed werkt en zeer kosteneffectief is in het besparen van slachtoffers. Een investering van

² In dit bedrag zijn tevens de kosten meegenomen van een vaste verhouding van ernstige en lichtgewonden, alsmede ongevallen met uitsluitend materiële schade. Op basis van cijfers uit de Europese Unie is namelijk bekend dat maatregelen die een dode besparen, tevens acht ernstige gewonden, 26 lichtgewonden en 200 ongevallen met uitsluitend materiële schade voorkomen.

5 miljoen euro bleek, conservatief geschat, drie tot vier keer te worden terugverdiend door een geschatte besparing van twee tot vier doden en vijftig letselslachtoffers in de vijf jaar die het project duurde. Dit werd gerealiseerd door het hanteren van verschillende toezichtsmethoden in combinatie met veel publiciteit, zoals waarschuwing voor controle op locatie en aandacht in de media. Het toezicht werd geïntensiveerd met verdekt opgestelde radarauto's die werden ingezet op bovengemiddeld gevaarlijke wegvakken op wisselende dagen en tijdstippen. Een belangrijke les is geweest dat het percentage snelheidsovertreders over een periode van meerdere jaren duurzaam werd verlaagd bij een in de eerste drie jaren van het project gelijkblijvend niveau van toezicht. In de eerste drie jaren van het project bleek een inzet van tussen 4000 en 5000 controle-uren met radarauto effectief om het percentage overtredders op ca. 120 km gevaarlijke wegvakken aanzienlijk te verminderen.

Inmiddels hebben de Friese politie en het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie in 2004 de beslissing genomen om het handhavingsproject Fryske Diken te continueren.

Dit artikel heeft een beeld gegeven van hoe een maatregel gestructureerd aangepakt kan worden door middel van een onderbouwing van de beleidstheorie, uitwerking in de praktijk en evaluatie van de effecten van de maatregel. Idealiter zou het evalueren van een maatregel nog beter zijn als deze afgezet kan worden tegen andere soorten of uitwerkingen van maatregelen die alle dezelfde doelstelling hebben. Door het evalueren van een bepaalde aanpak, zoals het geïntensiveerde politietoezicht in het voorbeeld dat in dit artikel is beschreven, weten we weliswaar dat de huidige aanpak succesvol is geweest, maar weten we niet of een andere aanpak misschien tot betere of kosteneffectievere effecten zou hebben geleid. Dit kan mogelijk in (andere) toekomstige projecten nader uitgezocht worden.

Indien maatregelen vaker volgens een gestructureerde aanpak van onderbouwing, uitvoering en evaluatie worden geïmplementeerd, kan dit de kennis over de werking van maatregelen bevorderen. Tevens kunnen doelen sneller worden bereikt omdat wordt voorkomen dat bij de implementatie van maatregelen oude fouten worden gemaakt. Een gestructureerde aanpak van maatregelen dient hiermee dus het maatschappelijke belang.

Literatuur

Aarts, L.T.

Snelheid, spreiding in snelheid en de kans op verkeersongevallen; een literatuurstudie en methode-inventarisatie

Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (in druk)

ACC & LTSA

Down with speed: a review of the literature, and the impact of speed on New Zealanders

Accident Compensation Corporation ACC and Land Transport Safety Authority LTSA, Wellington, 2000

Bandura, A.

Social foundations of thought and action

Prentice-Hall, New Jersey, 1986

Baron, J.

Thinking and deciding
2th edition, Cambridge, 1994

Beccaria, C.

On crimes and punishments
New Jersey, Prentice Hall, 1963

Bentham, J.

An introduction to the principles of morals and legislation

Oxford, 1948

Berkhout, R.

De stappen van duurzame handhaving

Verkeersknooppunt, 118, p. 20-21, 2001

Boomsma, P.

Fryske Diken

Over en uit. Politie Friesland, no. 2, februari, p. 2-4, 1998

Campbell, M. & Stradling, S.G.

The impact of speeding tickets on speeding behaviour

In: Department for Transport, Behavioural Research in Road Safety, Twelfth Seminar, Department for Transport, London, p. 86-93, 2002

Catshoek, J.W.C.

Rijsnelheden op 80- en 100 km/uur-wegen.

Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, rapport R-96-58, 1996

Catshoek, J.W.C., Varkevisser, G.A. & Braimaister, L.G.

Pilot-snelheidsmetingen binnen de bebouwde kom: indicatieve metingen in drie grote steden, uitgevoerd op vier typen verkeersaders

Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, rapport R-94-71, 1994

ECMT

Road safety: speed moderation

European Conference of Ministers of Transport. Organisation for Economic Co-operation and Development, France, 1996

- Elvik, R.**
Cost-Benefit Analysis of Police Enforcement
Helsinki, VTT, Rapport Escape project, Working Paper, 2001
- ESCAPE**
Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future. Final report of the ESCAPE consortium
The ESCAPE Project. Contract nr. RO-98-RS.3047. VTT, Finland, 2001
- ETSC**
Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe
European Transport Safety Council ETSC, Brussel, 1999
- Eversdijk, J.J.C., Bos, E.K., Jessurun, M. & Vissers, J.A.M.M.**
Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid PROV
Rapport TT00-66, Traffic Test, Veenendaal, 2000
- Feenstra, W., Hazevoet, A., Houwen van der K. & Veling I.**
PROV 2001. Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid.
Rapport TT02-52. Traffic Test, Veenendaal, 2002
- Fildes, B.N. & Lee, S.J.**
The speed review: road environment, behaviour, speed limits, enforcement and crashes. Monash Accident Research Centre, prepared for Road Safety Bureau, New South Wales & Federal Office of Road Safety, Canberra, 1993
- Gibbs, J.P.**
Crime, punishment and deterrence
New York, Elsevier, 1975
- Goldenbeld, Ch.**
De invloed van pakkans en straf op verkeersovertredingen
Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, rapport R-94-15, 1994
- Goldenbeld, Ch.**
Verkeershandhaving in Nederland; inventarisatie van kennis en kennisbehoeften
Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, SWOV-rapport (in druk)
- Goldenbeld, Ch., F. Bijleveld e.a.**
Effectiviteit van snelheidscontroles en bijbehorende publiciteit in Fryslân
Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, rapport R-2003-27, 2003
- Gundy, C.M.**
Politietoezicht en het gedrag van verkeersdeelnemers: een literatuurstudie nara de mogelijkheden om ten behoeve van de verkeersveiligheid de naleving van verkeerswetten door middel van politietoezicht te bevorderen.
Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, rapport R-83-32, 1983

Hoogerwerf, A.

Overheidsbeleid

Alphen a/d Rijn, Samson H.D.

Tjeenk Willink, 1993 (5e druk)

Koornstra, M.J. & Christensen, J.

Enforcement and rewarding: strategies and effects proceedings of the International Road Safety Symposium in Copenhagen,

Symposium in Copenhagen,

Denmark, September

19-21, 1990, p. 8-16, 1991

19-21, 1990, p. 8-16, 1991

PACTS

Road traffic law and enforcement:

a driving force for casualty

reduction

Parliamentary Advisory Council

for Transport safety PACTS,

London, UK, 1999

Shinar, D. & McKnight, J.A.

The effects of enforcement and

public information on compliance.

In: L. Evans & R.C. Schwing

(Eds.), *Human Behaviour and*

Traffic Safety, New York,

p. 385-415, 1985

SWOV kennisbank

<http://www.swov.nl>

Wittink, R.W.

Voorlichting als instrument voor

beïnvloeding van vervoers- en

verkeersgedrag. Een beschouwing

over potentiële functies in relaties

tot andere instrumenten in het

kader van sociale marketing

Leidschendam, Stichting

Wetenschappelijk Onderzoek

Verkeersveiligheid, rapport

R-93-28, 1993

Zaal, D.

Traffic law enforcement; a review of the literature

Victoria, Australië, Monash

University Accident Research

Centre, rapport nr. 50, 1994