

Effectiviteit van sancties in het verkeer

Bas Tierolf
Arnt Mein
Lisanne Drost
Ilse de Groot

Februari 2009

Inhoud

Samenvatting	5
Inleiding	7
Doel onderzoek en gehanteerd begrippenkader	7
1 Onderzoeksverantwoording	11
2 Juridisch kader en beleidskader verkeershandhaving: sanctiepalet en beleid verkeershandhaving	15
Beleidskader voor de oplegging van sancties	16
3 Beeld van praktijk verkeershandhaving: uitvoering, samenwerking	23
3.1. Kwantitatief deel van praktijk van de sanctionering	23
3.2. Kwalitatief deel van praktijk van de sanctionering	39
3.3. Samenvatting	43
4 Beeld van praktijk verkeershandhaving: effecten van sancties	45
4.1. Aanvullende analyses perceptieonderzoek	67
4.2. Samenvatting	68
5 Beeld van praktijk getoetst: expertmeeting	71
6 Conclusies en aanbevelingen	75
6.1. Conclusies	75
6.2. Aanbevelingen	76
Literatuur	79
Bijlage 1 Frequentie OM-en ZM-zaken alcohol en snelheid per politieregio	81
Bijlage 2 Gespreksleidraad interviews	85
Bijlage 3 Vragenlijst overtrederonderzoek	89
Bijlage 4 Deelnemers expertmeeting	101
Bijlage 5 Stellingen expertmeeting	103

Samenvatting

Dit onderzoek geeft inzicht in de sanctionering van twee speerpunten in het beleid voor verkeershandhaving: snelheid en alcohol in het verkeer. Het behandelt de wijze waarop de sanctio- nering is georganiseerd en de effecten van de sanctionering op het gedrag van weggebruikers die de betreffende regels overtreden. Ten eerste worden de sanctiemogelijkheden voor overtredingen van snelheid en alcohol in het verkeer overzichtelijk weergegeven. Dit gebeurt zowel vanuit het bestuursrecht als vanuit het strafrecht. Daarna volgt een schematische weergave in tabellen van het beleidskader voor de oplegging van sancties.

In 2006 zijn ruim achtenhalf miljoen sancties opgelegd bij de speerpunten snelheid en alcohol in het verkeer. Het KLPD legt voor deze feiten de meeste sancties op, in vergelijking met de politieregio's. Zij sanctioneert met name op de auto(snel)wegen. In de politieregio's Amsterdam Amstelland en Zeeland worden relatief (naar rato van het aantal inwoners) de meeste sancties opgelegd in 2006, respectievelijk 0,8 en 0,7 per inwoner per jaar. In de regio's Rotterdam Rijnmond en Brabant Zuid- oost de minste, namelijk 0,2 per inwoner.

Ruim 26.000 snelheidszaken en ruim 33.000 alcoholzaken werden in 2006 door het Openbaar Minis- terie en de Zittende Magistratuur afgedaan. De 'zware' zaken werden in 90% van de gevallen afge- daan door de ZM. Alleen de 'middelzware' snelheidszaken en de 'lichte' alcoholzaken werden vaker door het OM afgedaan (respectievelijk 53% en 52%). Over het algemeen volgde op een zwaardere overtreding een zwaardere straf.

Op basis van interviews met de partijen die zich bezighouden met verkeershandhaving lijkt de onderlinge afstemming tussen de partijen redelijk te verlopen. De verkeershandhavingsteams (VHT) zijn een goed en succesvol voorbeeld van de onderlinge samenwerking. Deze teams van de politie worden begeleid door een stuurgroep. De stuurgroep bestaat uit politie, het arrondissementsparket, het BVOM en de wegbeheerder die de kaders en prioriteiten stelt; de inzet is vooral gericht op de HELMGRAS-feiten (helmdraagplicht, gordeldraagplicht, door rood licht rijden, rijden onder invloed van alcohol, snelheidsovertredingen). De wegbeheerder levert de objectieve gegevens over de ver- keersveiligheid, het OM bepaalt de inzet van opsporingsmethoden, de politie organiseert de teams en heeft de dagelijkse leiding. Het BVOM financiert het geheel en ondersteunt de teams met voort- gangsrapportages over inzet en output. Om overtredingen terug te dringen en de verkeersveiligheid te bevorderen lijkt het beginnerrijbewijs volgens de geïnterviewden effectief te zijn. Desondanks is

de regelgeving voor alcohol en beginnende bestuurders ingewikkeld en daardoor niet eenvoudig uit te voeren. Dit zorgt voor een nadelig effect bij de handhaving van deze regelgeving. Wat het naleefgedrag betreft, wordt door de geïnterviewden de meeste winst verwacht van technische controlemiddelen zoals een alcoholslot en Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA).

Het overtrederonderzoek, uitgevoerd onder een steekproef van ruim 100.000 overtreders op de twee speerpunten snelheid en alcohol in het verkeer, toont aan dat de huidige wijze van sancti-
oning redelijk effectief is. De sancties voor alcoholovertredingen zijn effectiever dan die voor
snelheidsovertredingen.

Voor snelheid geldt dat de sancties meer effect hebben bij vrouwen dan bij mannen. Bovendien
geldt dat een hogere boete een groter effect heeft op het gedrag van de overtreders.

Voor alcoholdelicten geldt dat vrouwen vaker 'incidentele' overtreders zijn dan mannen.

De inschatting van de pakkans speelt bij het gebruik van alcohol ook een rol onder de overtreders,
het effect van de sanctie is groter naarmate de pakkans hoger wordt ingeschat.

Voor beide typen delicten geldt dat de sociale omgeving een rol speelt bij het effect van de sanctie.

Indien de sociale omgeving namelijk negatief tegenover de overtreding staat, is het effect van de
sanctie groter.

De overtreders noemen vooral hogere boetes als meest effectieve sanctie voor te snel rijden. De
meerderheid van de alcoholovertreders vindt de huidige manier van sanctioneren goed. Bij beide
typen delicten blijkt er een beperkte groep te zijn op wie geen enkele sanctie enige invloed zal
hebben.

De resultaten van het overtrederonderzoek zijn op een aantal punten vergeleken met het per-
ceptieonderzoek. Hieruit blijkt dat de bestuurders die onder invloed van alcohol zijn gepakt een
duidelijke risicogroep vormen. Zij rijden veel vaker met teveel alcohol op dan de totale populatie
automobilisten.

Verschillende experts geven te kennen dat er een afnemende trend merkbaar is bij alcoholgebruik
in het verkeer. Er wordt echter wel gewezen op enkele risicogroepen, namelijk recidivisten (be-
stuurders die hardnekkig onder invloed aan het verkeer blijven deelnemen), beginnende bestuurders
(jongeren) en Oost-Europeanen. Wat betreft snelheid wijzen experts op het feit dat in Nederland de
pakkans relatief groot is. Een verhoging van de capaciteit om de pakkans te vergroten voegt daar-
door waarschijnlijk weinig toe; er moet vooral 'slimmer' worden gehandhaafd.

De experts beschouwen de driehoek met de drie E's (Engineering, Education and Enforcement) van
essentieel belang voor een effectieve aanpak van de verkeersveiligheid. Op alle drie de punten
moeten inspanningen worden gedaan en tevens zal de communicatie binnen deze driehoek moeten
worden verbeterd.

Bovendien wijzen zij op enkele technische aanpassingen zoals dynamische snelheidshandhaving
(waarbij de limieten worden aangepast aan de omstandigheden op de weg, zoals aanbod van
verkeer en tijdstip), Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA) en de inzet van het alcoholslot. Deze
aanpassingen zullen, zowel vanuit het perspectief van de overtreders als vanuit het perspectief van
de handhaving, in de nabije toekomst kunnen leiden tot een groter effect van de sanctionering en
daarmee tot een grotere verkeersveiligheid.

Colofon

Opdrachtgever/Financier	BVOM
Auteurs	Drs. B. Tierolf, Mr. A. Mein mr. L. Drost, drs. de Groot
Omslag	Grafitall, Valkenswaard
Uitgave	Verwey-Jonker Instituut Kromme Nieuwegracht 6 3512 HG Utrecht telefoon 030-2300799 telefax 030-2300683 e-mail secr@verwey-jonker.nl website www.verwey-jonker.nl

De publicatie

De publicatie kan gedownload en/of besteld worden via onze website:
<http://www.verwey-jonker.nl>. Behalve via deze site kunt u producten bestellen door te mailen naar verwey-jonker@adrepak.nl of faxen naar 070-359 07 01, onder vermelding van de titel van de publicatie, uw naam, factuuradres en afleveradres

ISBN 978-90-5830-305-9

© Verwey-Jonker Instituut, Utrecht 2009

Het auteursrecht van deze publicatie berust bij het Verwey-Jonker Instituut.

Gedeeltelijke overname van teksten is toegestaan, mits daarbij de bron wordt vermeld.

The copyright of this publication rests with the Verwey-Jonker Institute.

Partial reproduction is allowed, on condition that the source is mentioned.