



Leren van perceptieonderzoek

Toezicht op snelheidstoezicht

Samenvatting

Monitoring van ingreep en effect kan de werkwijze van de regionale verkeershandhavingsteams optimaliseren. Informatie over de beleving van het toezicht uit het zogenaamde perceptieonderzoek, draagt bij aan het bevorderen van de effectiviteit van de gekozen werkwijze. Aan de hand van reële onderzoeksresultaten wordt inzichtelijk gemaakt in welke beïnvloedingsfactoren kan worden geïnvesteerd om de gedragseffecten van het snelheidstoezicht te verbeteren. Onderzoek faciliteert langs deze weg de professionalisering van de verkeershandhaving in Nederland.

M. Popkema, Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie

Hoe effectief zijn handhavingsmaatregelen? Dat blijkt voor een deel uit meetlusgegevens, maar met name uit perceptieonderzoek. Bovendien geeft dit laatste ook inzicht in specifieke factoren waarop extra kan worden ingezet om handhavingsresultaten te verbeteren. Aan de hand van praktijkcijfers wordt dit toegelicht.

In 1999 zijn de regionale verkeershandhavingsteams van start gegaan. Het doel van de teams is om de verkeershandhaving te intensiveren op vijf speerpunten: snelheid, alcohol, gordel, rood licht en helm. In iedere politieregio is sindsdien een team met een omvang van 28 fte op projectbasis begonnen met het verzorgen van gerichte verkeerscontroles. De keuze voor de speerpunten is gedaan in het kader van het algehele verkeersveiligheidsbeleid. Met de zogenaamde helmgras-controles kan vanuit het politietoezicht effectief worden bijgedragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Dit op basis van de gedachten dat toezicht bijdraagt aan gedragsverandering en dat toename in normconform gedrag de veiligheid verbetert.

Om de verkeershandhaving niet alleen een kwantitatieve maar ook een kwalitatieve impuls te geven, is vanaf de implementatie van de regionale verkeershandhavingsteams (RVHT's) planmatig gewerkt. Centraal onderdeel daarvan is een nauwkeurige registratie van de inspanningen en een regelmatige meting van de effecten. Hiermee kan monitoring plaatsvinden van ingreep en effect. Als de ingreep niet leidt tot het gewenste resultaat, dan kan de gekozen strategie zonodig worden bijgesteld. De algehele gedachte is dat met deze manier van werken de inzet van middelen in de verkeershandhaving doelmatig en doelgericht kan plaatsvinden.

Meetlussen en perceptie

In deze bijdrage wordt nader ingegaan op de monitoring van effecten bij de snelheidshandhaving. Om de gedragingen van automobilisten te volgen, worden op twee manieren gegevens verzameld: via meetlussen in het wegdek en via het zogenaamde perceptieonderzoek. In de vaak speciaal daarvoor aangelegde meetlussen worden overtrederpercentages gemeten van het verkeer op de gekozen controletrajecten. Met het perceptieonderzoek wordt in het algemeen de beleving gemeten van de verkeershandhaving. Het onderzoek heeft derhalve betrekking op de meeste speerpunten. Voor de snelheidshandhaving worden de relevante vragen eruit gelicht.

De monitoring van de effecten van het toezicht laat zien dat de intensivering van de verkeershandhaving vruchten afwerpt. Zowel voor gedrag als voor veiligheid toont onderzoek aan dat er veranderingen zijn in de gewenste richting.

Tabel 1. Percentage mensen dat zich aan de regel houdt (bron: effectmetingen BVOM)

| speerpunt | 1998/1999 | 2002/2003 |
|-----------|-----------|-----------|
| helm | 92,5 | 94,7 |
| alcohol | 95,6 | 95,9 |
| gordel | 74 | 87 |
| snelheid | 86 | 88 |

Voor de effectmeting van roodlichtcontroles is geen gedragsmeting beschikbaar. Wel blijkt uit zelfrapportage dat het aandeel mensen dat zegt regelmatig door rood licht te rijden tussen 1999 en 2003 is gedaald van vijf naar één procent (bron: perceptieonderzoek BVOM). Nagenoeg op alle speerpunten is dus een gunstige gedragsverandering opgetreden.

Ook in de veiligheidscijfers is verandering zichtbaar. Uit het recent gepubliceerde SWOV-onderzoek naar de effecten van snelheidshandhaving in Friesland blijkt dat het toezicht bijdraagt aan de daling van het aantal verkeersongevallen op de controletrajecten. Op de gecontroleerde wegen zijn minder ongevallen gebeurd en vallen er minder slachtoffers: 20 procent minder letselongevallen en 20 procent minder ernstig gewonden en doden dan op wegen zonder extra politiecontrole.

Opbouw onderzoek

In het perceptieonderzoek worden jaarlijks per politieregio gegevens verzameld over de beleving van de burger rond de controles op de speerpunten snelheid, alcohol, gordel en rood licht. Naast de inhoudelijke gegevens wordt aan de respondenten een aantal persoonsgerelateerde kenmerken gevraagd, zoals leeftijd, geslacht, beroep en inkomen. Per politieregio worden 250 telefonische interviews afgenomen. De opbouw van de gegevensreeks is in 1999 gestart. Aangezien er in Nederland 25 politieregio's zijn, is de jaarlijkse steekproef gegroeid tot een omvang van boven de 6000 mensen. Het onderzoek levert zowel per politieregio als landelijk een beeld op.

In het algemeen is er per speerpunt een onderverdeling van de vragen in de categorieën: draagvlak voor regel en controle, subjectieve pakkans, controles gemerkt en zelfgerapporteerd gedrag. Hiernaast wordt gevraagd of mensen het makkelijk of moeilijk vinden om controles te ontlopen.

Naar deze factoren wordt gevraagd vanwege de veronderstelling dat dit de knoppen zijn om aan te draaien bij het bevorderen van de effectiviteit en de efficiëntie van het toezicht. Als helder is of nog kan worden gewonnen met het opvoeren van de intensiteit van een beïnvloedingsfactor, kan daar in de eerstvolgende periode aandacht naar uitgaan. In tabel 3 is te zien welke vragen onder de verschillende categorieën zijn opgenomen.

In het algemeen blijft het draagvlak voor snelheidscontroles achter bij het draagvlak voor de controles op de andere speerpunten (zie tabel 2). Het loont de moeite om te bezien of, en zo ja hoe, hierop in een regio kan worden aangepen.

Tabel 2. Percentage mensen dat de controles (heel) zinvol acht (bron: perceptieonderzoek)

| draagvlak speerpunt | 1999 | 2003 |
|---------------------|------|------|
| snelheid | 80,2 | 71,7 |
| alcohol | 96,6 | 98,9 |
| gordel | 78,2 | 80,5 |
| rood licht | 91,5 | 94,0 |

Interpretatie

Het perceptieonderzoek levert niet alleen informatie op over de beleving van de verkeershandhaving in de regio's, maar geeft ook meer inzicht in de manier waarop toezicht effect heeft op het verkeersgedrag. De factor subjectieve pakkans - de mate waarin mensen denken dat ze het risico lopen om bekeurd te worden voor een overtreding - is één van de relevante beïnvloedingsfactoren voor gedragsverandering.

Vijf jaar perceptieonderzoek onderstreept ook het verband tussen het draagvlak voor regel en controle en het gerapporteerde gedrag. De gegevens wijzen erop dat een investering in draagvlak voor regel en controle ook relevant is. Aan de hand van dit soort algemene en de jaarlijks gevonden specifieke bevindingen kan voor een regio, indien noodzakelijk, de strategie voor het beïnvloeden van het

snelheidsgedrag worden bijgesteld. Dit is in een aantal stappen te doen. Eerst moet worden gezien in het perceptieonderzoek of in een regio het (zelfgerapporteerde) gedrag op de verschillende wegen aanleiding is voor nadere actie. Als het aandeel mensen dat zegt regelmatig te hard te rijden op de 80-km wegen in een regio relatief groot is, dan kan op die situatie worden geconcentreerd. Aan de hand van de feitelijke gedragsmetingen in de meetlussen kan vervolgens worden vastgesteld op welke controletrajecten zich met name gedragsproblemen voordoen in de sfeer van snelheid.

In dit stadium is het belangrijk om te beoordelen of verkeershandhaving de meest effectieve manier is om het snelheidsgedrag te beïnvloeden, of dat andere strategieën

effectiever kunnen zijn. Een regelmatig optredende situatie is dat wegbeeld en limiet niet voldoende overeenkomen.

Een weg kan een limiet van 100 km/uur uitstralen en om uiteenlopende redenen toch een limiet van 80 km/uur kennen. Op zo'n weg is het niet effectief om het aandeel overtreders met snelheidshandhaving te willen reduceren. Snelheidshandhaving kan in die omgeving niet leiden tot een blijvende gedragsverandering: als het toezicht stopt is het aandeel overtreders vaak gauw terug op het (ongewenste) oude niveau. In dit geval zou de kwaliteit van de weg-inrichting moeten worden aangepast aan de gestelde limiet. Aanpassing van de infrastructuur is dan een effectievere manier om blijvende gedragsverandering te ontlokken.

Tabel 3. Resultaten uit (een reëel) perceptieonderzoek m.b.t. snelheidsgedrag op 80 km-wegen (%)

| categorie en vraag | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|------|------|------|------|------|
| zelfgerapporteerd gedrag | | | | | |
| Rijdt u (heel) vaak te hard op een 80 km-weg buiten de bebouwde kom? | 15 | 12,3 | 11,2 | 17,2 | 15,6 |
| draagvlak voor regel en controle | | | | | |
| Vindt u het aantal snelheidscontroles op 80 km-wegen voldoende? | 44,9 | 43,9 | 42,4 | 39,2 | 44,8 |
| Vindt u het aantal snelheidscontroles op 80 km-wegen (veel) te weinig? | 23,5 | 18,6 | 21,1 | 25,4 | 26,8 |
| Vindt u de maximumsnelheid van 80 km/u op wegen buiten de bebouwde kom precies goed? | 59 | 64,3 | 73,6 | 73,1 | 73,6 |
| Vindt u de maximumsnelheid van 80 km/u op wegen buiten de bebouwde kom te laag? | 34,5 | 30,3 | 23,1 | 24,4 | 20,7 |
| Vindt u snelheidscontroles met de flitspaal (zeer) acceptabel? | - | - | - | - | 61,9 |
| Vindt u snelheidscontroles met een verdekt opgestelde radarauto (zeer) acceptabel? | - | - | - | - | 50,9 |
| Vindt u snelheidscontroles met staandehouding door een agent (zeer) acceptabel? | - | - | - | - | 73,6 |
| Vindt u snelheidscontroles met de lasergun (zeer) acceptabel? | - | - | - | - | 34,3 |
| Vindt u snelheidscontroles met een videoauto (zeer) acceptabel? | - | - | - | - | 63,4 |
| Vindt u snelheidscontroles met trajectcontrole (zeer) acceptabel? | - | - | - | - | 61,5 |
| Vindt u controles op de maximumsnelheid in het algemeen (heel) zinvol? | 79,1 | 77 | 73,3 | 68 | 68,4 |
| subjectieve pakkans | | | | | |
| Acht u de kans (zeer) groot om gepakt te worden als u zelf als bestuurder te hard rijdt op een 80 km-weg? | 42,9 | 46 | 45,8 | 44,8 | 40,4 |
| controles gemerkt | | | | | |
| Heeft u borden over snelheidscontroles langs de weg gezien? | 48,4 | 51,6 | 44,2 | 69,6 | 62,1 |
| Heeft u snelheidscontroles langs de weg gezien/ ondervonden ('camera's gezien')? | 55,1 | 71 | 61 | 80,1 | 74,1 |
| Heeft u over snelheidscontroles gehoord van familie, vrienden, collega's of kennissen? | 33,9 | 37,7 | 33,1 | 66,4 | 56,1 |
| Heeft u over snelheidscontroles gelezen in de krant of op internet of gehoord via radio, tv? | 48,4 | 50 | 45 | 75 | 73,1 |
| voorspelbaarheid controles | | | | | |
| Zijn snelheidscontroles volgens u (heel) gemakkelijk te ontlopen? | 39,4 | 34,9 | 36,7 | 40,8 | 42,5 |

Als blijkt dat snelheidshandhaving het aangewezen middel is voor gedragsbeïnvloeding op de trajecten waar de problemen zich voordoen, kan de gekozen strategie worden geoptimaliseerd. Aan de hand van de gegevens uit het perceptieonderzoek kan worden bezien op welke beïnvloedingsfactoren terreinwinst kan worden geboekt. Handhaving en communicatie gaan in de uitvoering altijd samen, en er dient derhalve een samenhangend beleid te worden ontwikkeld. Dit kan er als volgt uit zien.

Uitwerking

De uitwerking van een integrale strategie vindt plaats aan de hand van de gegevens van een voorbeeldregio. De kunst is om te zoeken naar een beleid waarbij de afzonderlijke inspanningen effectief bijdragen aan de gewenste gedragsverandering. We concentreren op een 80 km weg. In tabel 3 is te zien welke gegevens beschikbaar zijn.

In deze regio zegt een relatief groot deel van de mensen dat ze (heel) vaak te hard rijden op 80 km-wegen. Dit beeld wordt bevestigd in de meetlusgegevens. Als is bepaald dat met snelheidshandhaving effectief aan een gedragsverandering kan worden gewerkt, dan kan de werkwijze worden aangescherpt. Afhankelijk van de beschikbare capaciteit wordt de intensiteit van de controles opgevoerd op een aantal trajecten, bijvoorbeeld van tien naar 15 uur toezicht per traject per week. Er wordt een hiermee samenhangende communicatiestrategie ontworpen die is gericht op het bevorderen van de subjectieve pakkans, het draagvlak voor de regel en de controle op de 80 km wegen in de regio.

Communicatie

Uit het perceptieonderzoek blijkt welke groepen aangeven zich niet aan de regel te houden op de 80 km-wegen. De categorie mensen die zegt (heel) vaak te hard te rijden heeft de volgende kenmerken: man, HBO-opleiding, in de leeftijd van 35-49 jaar, en rijdt meer dan 25 000 kilometer op jaarbasis. Deze groep kan extra aandacht krijgen in de communicatie.

Het bereik van de controles heeft inmiddels een hoge vlucht genomen (controles gezien, gehoord) in de gekozen voorbeeldregio. Daarin hoeft niet extra te worden geïnvesteerd. Opvallend is wel dat een relatief klein aandeel mensen de controles met radarauto en met de lasergun (zeer) acceptabel vindt. In de communicatie ter bevordering van het draagvlak voor regel en controle dient hieraan extra aandacht te worden besteed.

De communicatie kan worden uitgesplitst naar

- algemene argumentenvoorlichting;
- situatiespecifieke communicatie ter ondersteuning van een controletype;
- communicatie tijdens een controle.

Zo kan worden uitgewerkt welke boodschap per controlevorm en per communicatievorm optimaal bijdraagt aan een vergroting van de subjectieve pakkans en het draagvlak voor de regel en controle.

Afstemming

Een afstemming tussen handhavinginspanningen en communicatie-uitingen is vervolgens de laatste stap in het vormgeven van een integrale strategie. Daarbij is het zaak om in de planning van de controles voldoende variatie aan te brengen. Het aandeel mensen dat vindt dat de snelheidscontroles (heel) gemakkelijk zijn te ontlopen is, zo blijkt uit het onderzoek, in de loop van de tijd toegenomen. Die trend moet worden omgebogen.

Conclusie

Met behulp van een jaarlijks perceptieonderzoek naar de beleving van de verkeershandhaving kan de werkwijze van een verkeershandhavingsteam worden geoptimaliseerd. Door te bezien welke beïnvloedingsfactoren relatief achterblijven kan de verdeling van de aandacht in de inspanning worden gereguleerd. Zo vindt telkens een gerichte poging plaats om de effectiviteit van de gedragsbeïnvloeding door verkeershandhaving te bevorderen.