

Vergaderjaar 1995–1996

22 100

## Meerjarenplan Verkeersveiligheid

Nr. 49

### BRIEF VAN DE MINISTERS VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN VAN JUSTITIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 11 april 1996

Tijdens het nota-overleg van 13 maart 1995 (22 100 nr. 37) tussen de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat en de minister van Verkeer en Waterstaat over de verkeersveiligheid is door de Kamer uitdrukking gegeven aan haar zorg dat **de verkeershandhavingsinspanningen van de politie** te wensen overlaat. Deze zorg werd neergelegd in een motie (TK 22 100, nr. 29), waarin de Kamer de regering verzocht om te bevorderen dat de noodzakelijke kennis, ervaring en materieel beschikbaar blijven en ook daadwerkelijk ingezet worden ten behoeve van de verkeersveiligheid.

De korpsbeheerders en het openbaar ministerie zijn door ons bij brief van 11 mei 1995 geïnformeerd over de zorgen van de Kamer op dit punt. Tevens is een inventariserend onderzoek gestart naar de invulling van de politieverkeerstaak binnen de 25 regionale politiekorpsen. De resultaten van dit onderzoek zijn thans beschikbaar. Het eindrapport van het onderzoek is als bijlage bijgevoegd.<sup>1</sup>

#### Aanleiding voor het onderzoek

De aanleiding voor het onderzoek vormden de reeds genoemde zorgen die van verschillende kanten werden uitgesproken omtrent de kwaliteit en kwantiteit van de politie-activiteiten inzake de verkeersveiligheid. Het onderzoek diende inzicht te geven in de feitelijke inspanningen van de politie op het terrein van de verkeershandhaving en in de beleidsmatige en organisatorische inbedding van de verkeerstaak binnen de regionalkorpsen.

Het onderzoek heeft, gezien de tijdsdruk, een «quick scan» karakter. Een gevolg hiervan is dat uitsluitend de op regioniveau geregistreerde activiteiten van de politie zijn meegenomen in het onderzoek. Activiteiten in de basispolitiezorg die niet op regioniveau zijn geregistreerd, zoals bijvoorbeeld fietslichtcontroles op scholen, zijn in het onderzoek niet meegenomen.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

Hoewel het onderzoek kort na de reorganisatie van de politie is ingesteld en een momentopname is gemaakt van een snel veranderende situatie, kunnen naar ons idee de resultaten van het onderzoek bijdragen aan de wijze waarop de verdere invulling van de politietaak op het terrein van de verkeershandhaving zijn beslag krijgt.

### **Handhaving binnen verkeersveiligheidsbeleid**

In het onderzoek wordt niet ingegaan op de vraag welke bijdrage handhaving levert aan de verbetering van de verkeersveiligheid. De relatie tussen de handavingsinspanningen van de politie en de realisatie van de doelstellingen van het verkeersveiligheidsbeleid is niet direct te leggen. Handhaving moet vooral worden gezien als het sluitstuk van een integraal stelsel van maatregelen, gericht op de verhoging van de verkeersveiligheid. Wanneer deze maatregelen onvoldoende effectief blijken te zijn, mag niet worden verwacht dat hiervoor met een vergroting van de handavingsinspanningen compensatie kan worden gevonden.

Hierbij is van belang te constateren dat de verkeersmobiliteit de afgelopen 10 jaar met ongeveer 40% is gestegen. Bij de vaststelling in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MPV-III) en het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) van doelen op het terrein van de verbetering van de verkeersveiligheid, is de mobiliteitsontwikkeling buiten beschouwing gebleven. Geconstateerd moet worden dat de uitbreidingen in de handavingsketen geen gelijke tred hebben gehouden met de toegenomen verkeersintensiteit. De met verkeershandhaving belaste diensten zien zich derhalve met een taakverzwaring geconfronteerd, waaraan hoofdzakelijk door efficiëncymaatregelen het hoofd moet worden geboden.

In dit licht wijzen wij er op dat in de justitiële keten het aantal verkeerszaken inmiddels een vrij groot deel van het totaal aantal zaken beslaat. Bij een verdere toename van het aantal verkeerszaken dreigt een wanverhouding ten opzichte van andere handavingsgebieden (milieu, fraude, zware criminaliteit, etc.) te ontstaan.

### **Belangrijkste uitkomsten van het onderzoek**

#### *– Aantallen geconstateerde overtredingen*

Mede als gevolg van het beleid van de minister van Justitie om, met name op het terrein van de snelheidslimieten en het rijden door rood licht, te komen tot een intensivering van het toezicht is de repressieve inzet, uitgedrukt in aantal boeten en transacties, toegenomen. De voor 1995 gestelde doelen zijn landelijk ruimschoots gehaald. Ondanks de kwantitatief sterk toegenomen repressieve inzet blijkt de subjectieve pakkans te zijn afgenomen. Algemeen wordt aangenomen dat de subjectieve pakkans een grotere invloed heeft op het verkeersgedrag dan de objectieve pakkans. De komende jaren zal de beleidsintensivering meer worden gekoppeld aan de aanpak van de verkeersonveiligheid. In dit kader worden nu op de meest onveilige trajecten projecten opgezet. Aan deze projecten wordt tevens onderzoek gekoppeld om de leereffecten niet verloren te laten gaan.

#### *– Positie specialistische verkeersafdelingen en capaciteitsinzet*

Uit het onderzoek blijkt dat in nagenoeg alle regio's de taak van de specialistische verkeersafdelingen is verschoven van «zelfstandig uitvoerend» naar «ondersteunend». Hieruit vloeit voort dat de meeste van deze «nieuwe» verkeersafdelingen in omvang beduidend kleiner zijn dan de voormalige verkeersafdelingen. In de meeste regio's zijn alleen nog de

verkeerstaken die een hoge mate van specifieke deskundigheid vergen centraal ondergebracht. De overige taken zijn in de basispolitiezorg opgenomen. Geconstateerd moet ook worden dat dit proces nog niet is voltooid. De taakverdeling tussen de ondersteunende specialistische afdelingen en de basiseenheden is nog niet overal volledig uitgekristalliseerd. Op basis van schattingen van de politieregio's zelf wordt geconcludeerd dat in ruim de helft van de regio's de inzet van de politie op verkeershandhavingstaken met circa 30% is afgenomen.

Verder blijkt dat de kennis over het actuele verkeersrecht bij veel politiemensen is afgenomen. Eén van de redenen hiervoor is mogelijk-kerwijs dat de regelgeving op dit terrein de afgelopen jaren ingrijpend is herzien. Geconcludeerd moet worden dat de opheffing van de specialistische verkeersafdelingen er toe leidt dat de inzet voor verkeerstaken meer dan voorheen wordt bepaald door de algemene prioriteitstelling ten aanzien van de uitvoering van politietaken. Verder is aannemelijk dat de veranderde sterkteverdeling over de korpsen ook van invloed is geweest op de uitvoering van deze taken.

#### *– Aansturing en prioriteitstelling*

Tot slot komt uit het onderzoek naar voren dat op dit moment verschillende sturingsimpulsen, veelal buiten het bevoegd gezag om, de politie bereiken. In veel regionale beleidsplannen van de politie zijn de doelstellingen en activiteiten op verkeersgebied nauwelijks uitgewerkt. Verder vindt enerzijds binnen de regionale organen verkeersveiligheid afstemming van activiteiten plaats, en wordt de politie anderzijds binnen de lokale driehoek op dit beleidsterrein aangestuurd.

Het (lokale) bevoegde gezag is echter de eerst aangewezen gesprekspartner van de politie als het gaat om de uitvoering van politietaken, waaronder activiteiten op het terrein van de verkeersveiligheid. Door de regionalisering van de politie is het beheer over de politiekorpsen op een regionaal niveau gebracht, waardoor een meer beleidsmatige aandacht voor de uitvoering van politietaken mogelijk is geworden. In concreto is dit in de Politiewet 1993 vastgelegd in de verplichting van het regionale college van de politieregio een beleidsplan vast te stellen.

Bezien vanuit een beleidssector biedt de beleidscyclus van de politieregio's mogelijkheden de prioriteitstelling van de politie te beïnvloeden, temeer daar de betreffende stukken ook ter kennis worden gebracht van de gemeenteraden in de regio. Het onderzoek geeft aanleiding te veronderstellen dat van deze beïnvloedingsmogelijkheden op dit moment geen optimaal gebruik wordt gemaakt.

Daarbij is het met het oog op de noodzakelijke prioriteitstelling van belang dat vanuit de beleidssector c.q. het lokaal bestuur aangegeven wordt welke plaats handhaving en in het bijzonder handhaving door de politie in het beleid als geheel heeft en welke effecten hiervan mogen worden verwacht.

#### **Vervolg**

De uitkomsten van het onderzoek zullen wij ter kennis brengen van de korpsbeheerders en het openbaar ministerie. Bij deze gelegenheid zullen wij hun vragen de nodige aandacht te besteden aan de afstemming van de regionale beleidsplannen van de politieregio's in relatie tot de plannen en prioriteiten op het gebied van de bevordering van de verkeersveiligheid, zoals deze onder andere via de regionale organen voor de verkeersveiligheid tot stand komen.

In meer algemene zin zal de vraag over de afstemming tussen beleidssectoren en politie en de doorvertaling van landelijk bepaalde beleidsprioriteiten naar de regionale praktijk ook aan de orde komen bij de komende evaluatie van de politiewet.

Tot slot zullen wij in samenspraak met de minister van Verkeer en Waterstaat bezien op welke wijze, binnen verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de verschillende ministers, gestalte gegeven kan worden aan de bevordering van de verkeersveiligheid en de rol van handhaving daarbinnen.

De Minister van Binnenlandse Zaken,  
H. F. Dijkstal

De Minister van Justitie,  
W. Sorgdrager