

Hard op weg

Hard op weg

Onderzoek aanpak verkeersveelplegers

B. Bieleman
M. Boendermaker
R. Mennes
J. Snippe

In opdracht van:
Programma Politie & Wetenschap

Foto omslag:
Hollandse Hoogte/Peter Hilz, Flip Franssen, David Rozing (2x)

Ontwerp:
Vantilt Producties & Martien Frijns

ISBN: 978 90 3524 772 7
NUR: 800, 624

Realisatie:
Reed Business, Amsterdam

© 2014 Politie & Wetenschap, Apeldoorn; INTRAVAL, Groningen/Rotterdam

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opname of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor zover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16b Auteurswet 1912 juncto het Besluit van 20 juni 1974, Stb. 351, zoals gewijzigd bij Besluit van 23 augustus 1985, Stb. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Publicatie- en Reproductierechten Organisatie (Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp). Voor het overnemen van (een) gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te wenden.

No part of this publication may be reproduced in any form, by print, photo print or other means without written permission from the authors.

Inhoud

Voorwoord	9
Samenvatting	11
1 Inleiding	15
1.1 Achtergrond	15
1.1.1 Voorgeschiedenis	15
1.1.2 Pilot Flevoland en Gooi en Vechtstreek	17
1.2 Vraagstelling	17
1.3 Methodologische verantwoording	18
1.3.1 Interviews betrokken aandachtsfunctionarissen	18
1.3.2 Effecten: opvragen en analyseren registratiegegevens	19
1.3.3 Verdieping: interviews verkeersveelplegers	20
1.4 Leeswijzer	23
2 Uitvoering aanpak	25
2.1 Activiteiten	25
2.2 Aanpak Dronten	25
2.3 Aanpak Urk	27
2.4 Aanpak Noordoostpolder	27
2.5 Verlengde aanpak 2013	28
2.6 Redenen voor het niet uitvoeren van de aanpak	28

3 *Geregistreeerde verkeersveelplegers* 31

3.1	Achtergrondkenmerken	31
3.1.1	Woongemeente en gemiddelde leeftijd	31
3.1.2	Leeftijdsverdeling	32
3.2	Boetes	33
3.2.1	Gemiddeld aantal boetes	34
3.2.2	Hoogte boetes en tijdstippen	34
3.2.3	Ergernissen, aso-overtredingen en overige overtredingen	35
3.3	Misdrijven	38
3.3.1	Gemiddeld aantal misdrijven	38
3.3.2	Soorten gepleegde misdrijven	39
3.3.3	Samenhang verkeersboetes en misdrijven	39
3.4	Zeer frequente verkeersveelplegers	40

4 *Effecten* 43

4.1	Onderzoeksgroepen	43
4.1.1	Samenstelling experimentele en controlegroep	44
4.2	Boetes	44
4.2.1	Landelijke ontwikkeling	45
4.2.2	Ontwikkeling onderzoeksgroepen	45
4.2.3	Voor en na de aanpak	47
4.3	Ergernissen, aso-overtredingen en overige overtredingen	48
4.3.1	Ergernissen	48
4.3.2	Aso-overtredingen	48
4.3.3	Overige overtredingen	49
4.4	Misdrijven	49
4.4.1	Landelijke ontwikkeling	49
4.4.2	Ontwikkeling onderzoeksgroepen	50
4.4.3	Aard van de misdrijven	51

5	Typologie	53
5.1	Analyse en constructie	53
5.1.1	Dimensies	53
5.2	De onbewogen rijder	55
5.3	De calculerende rijder	59
5.4	De excuserende rijder	62
5.5	De onbewuste rijder	66
6	Conclusies	71
6.1	Aanpak en organisatie	71
6.2	Registraties	74
6.3	Effecten	78
6.4	Typen verkeersveelplegers	79
6.5	Ten slotte	80
	Literatuur	83
	Bijlage	85
1	Brief politie	85

Voorwoord

In opdracht van Politie & Wetenschap heeft onderzoeks- en adviesbureau INTRA-VAL de aanpak van verkeersveelplegers door de politie in de regio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek geëvalueerd. Het doel van het onderzoek is meer inzicht te krijgen in het effect dat deze aanpak heeft op het (verkeers)gedrag van verkeersveelplegers.

Het onderzoek is uitgevoerd door Marjolein Boendermaker, Jacco Snippe en Ralph Mennes, onder verantwoordelijkheid van Bert Bieleman. Daarnaast heeft Rick Nijkamp meegewerkt aan de interviews met politiemedewerkers en verkeersveelplegers. Jan Nijboer van de Vakgroep Strafrecht en Criminologie van de Rijksuniversiteit Groningen heeft als wetenschappelijk adviseur gefunctioneerd.

Graag willen we onze dank uitspreken aan iedereen die heeft bijgedragen aan het onderzoek. Zonder hun medewerking zou het onderzoek niet mogelijk zijn geweest. Ten eerste willen we alle aandachtsfunctionarissen bedanken die ons zorgvuldig hebben geïnformeerd over de uitvoering van het project. Verder bedanken we alle respondenten die bereid waren hun ervaringen op openhartige wijze met ons te delen. Tot slot bedanken we onze contactpersonen bij de politie Kees Bangma en Rob Richelman en onze begeleiders van Politie & Wetenschap Annemieke Venderbosch en Marta Dozy voor de prettige, coöperatieve en constructieve samenwerking.

B. Bieleman & J. Snippe

Samenvatting

De korpsen Flevoland en Gooi en Vechtstreek streven naar een versterking van de heterdaadkracht, een verlaging van de slachtofferkans en het verhogen van de burgers tevredenheid over de politie. Om aan deze doelstelling tegemoet te komen is in de politieregio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek in 2011 en 2012 een pilot uitgevoerd voor de aanpak van zogenoemde verkeersveelplegers. Dit zijn personen die met een hoge frequentie bekeuringen ontvangen voor ergerlijk en/of asociaal verkeersgedrag. Onderzoeks- en adviesbureau INTRAVAL heeft voor Politie & Wetenschap een evaluatie uitgevoerd van deze aanpak, waarbij gebruik is gemaakt van registratiegegevens en interviews met verkeersveelplegers.

Doel

Het doel van de aanpak door de politie is een gedragsverandering te bewerkstelligen bij verkeersveelplegers. Zij dienen te ervaren dat hun normafwijkend gedrag in het verkeer niet langer door de politie wordt getolereerd. Het sturingsmodel Informatiegestuurde Politie is gebruikt om informatie over verkeersveelplegers te verzamelen, te delen en in de alledaagse praktijk doelgericht toe te passen. De verkeersveelplegers worden geïnformeerd over hun rijgedrag en status van verkeersveelpleger. Dit gebeurt door middel van een brief en eventueel door middel van een huisbezoek. Met deze aanpak worden verkeersveelplegers uit de anonimiteit gehaald en verbeteren zij mogelijk hun gedrag.

Effecten

Het verkeersgedrag van verkeersveelplegers blijkt door het project in positieve zin te zijn veranderd. Het absolute aantal boetes van verkeersveelplegers die blootgesteld zijn aan de aanpak, de experimentele groep, is na één jaar significant lager dan het aantal boetes vóór de aanpak. Dit is voor de verkeersveelplegers die niet blootgesteld zijn aan de aanpak, de controlegroep, niet het geval.

Deze resultaten van de aanpak zijn positief en hoopgevend. Bovendien kan de aanpak nog worden verbeterd. De uitvoering van de aanpak is met het versturen van een brief en in sommige gevallen een huisbezoek door de wijkagent mager geweest. Door een betere en gerichtere aanpak kunnen de positieve effecten nog groter worden.

Typologie

Om structuur aan te brengen in de diversiteit aan reacties van de verkeersveelplegers op de aanpak is een typologie geconstrueerd. Op basis van de dimensies rijgedrag en sanctiegevoeligheid komen we tot vier typen verkeersveelplegers.

- 1 De *onbewogen* rijder, die zegt niet gevoelig te zijn voor welke sanctie dan ook, vertoont *assertief* rijgedrag en is *niet* sanctiegevoelig.
- 2 De *calculerende* rijder, die hard rijdt omdat tijd geld is, vertoont *assertief* rijgedrag en is *wel* sanctiegevoelig.
- 3 De *excuserende* rijder, die zichzelf een nette weggebruiker acht die rustig met de stroom meerijdt, vertoont *conformerend* rijgedrag en is *niet* sanctiegevoelig.
- 4 De *onbewuste* rijder, die zegt zich niet bewust te zijn van de gemaakte overtredingen, vertoont *conformerend* rijgedrag en is *wel* sanctiegevoelig.

Conclusie

Het onderzoek laat zien dat de politie informatiegestuurd met een eenvoudige maatregel, die bovendien weinig tijd en capaciteit kost, al veel kan bereiken. Overtreders/daders kunnen uit de anonimiteit worden gehaald door hen een brief te sturen, waarna het aantal snelheidsovertredingen al behoorlijk afneemt. Het onderzoek toont ook aan dat, vanuit beleidstheoretisch perspectief, het niet inzien van het nut en de noodzaak van beleidsmaatregelen een forse barrière opwerpt bij de uitvoering ervan. Dit geldt in dit onderzoek voor zowel de leidinggevendenden, die hierin niet stuurden, als de uitvoerenden, die prioriteit gaven aan andere taken omdat zij er de zin niet van inzagen en de beleidsmaatregel voor hen onvoldoende waarde had.

Aanbevelingen

De resultaten van de aanpak zijn veelbelovend. Het bereikte effect kan verder worden vergroot wanneer het gehele project steviger in de politieorganisatie wordt ingebed en de uitvoering gestructureerder en intensiever wordt opgepakt en uitgevoerd. Er zijn mogelijk twee oplossingen om in de toekomst de uitvoering van de aanpak van verkeersveelplegers gestructureerder en intensiever te laten verlopen. Enerzijds kunnen het nut en de noodzaak van de aanpak in de huidige vorm duidelijker worden gemaakt door een intensieve introductie in de basiseenheden. Anderzijds kan de opzet van de aanpak zodanig worden aangepast dat medewerkers nut en noodzaak van de aanpak wél inzien en onderschrijven. Voor een optimaal resultaat lijkt dit laatste de beste optie, mits de aanpak op een aantal punten wordt gewijzigd. Het belangrijkste aspect is dat niet alleen de snelheidsovertreders met de aanpak moeten worden bereikt, zoals in deze pilot het geval was, maar met name de verkeersveelplegers die zich schuldig maken aan hufterig rijgedrag.

Inleiding

In de politieregio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek is in 2011 en 2012 een pilot uitgevoerd voor de aanpak van verkeersveelplegers. Onderzoeks- en adviesbureau INTRAVAL heeft voor Politie & Wetenschap een evaluatie uitgevoerd van deze aanpak, waarbij gebruik is gemaakt van registratiegegevens en interviews met verkeersveelplegers. In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de achtergrond en de voorgeschiedenis van de aanpak van verkeersveelplegers. Vervolgens komt de vraagstelling van het onderzoek aan de orde en wordt het onderzoeksverloop beschreven. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een leeswijzer.

1.1 Achtergrond

De voormalige korpsen Flevoland en Gooi en Vechtstreek¹ streven naar een versterking van de heterdaadkracht, een verlaging van de slachtofferkans en het verhogen van de burgers tevredenheid over de politie. De aanpak van veelplegers past bij deze doelstellingen. Een bijzondere categorie is de verkeersveelpleger. Dit zijn personen die met een hoge frequentie bekeuringen ontvangen voor ergerlijk en/of asociaal verkeersgedrag. In de periode 2011 en 2012 heeft in Flevoland en Gooi en Vechtstreek een pilot plaatsgevonden van een aanpak gericht op deze groep notoire verkeersovertreders.

1.1.1 Voorgeschiedenis

Voorafgaande aan de pilot in Flevoland en Gooi en Vechtstreek zijn ook in Brabant-Noord (2007) en Lelystad (2009) pilots uitgevoerd van de aanpak van verkeersveelplegers.

¹ Sinds de invoering van de Nationale Politie in januari 2013 vormen de voormalige korpsen Gooi en Vechtstreek en Flevoland samen met het korps Utrecht gezamenlijk de regionale eenheid Midden-Nederland.

Brabant-Noord

In december 2007 startte in het korps Brabant-Noord het project 'Verkeershufters in het vizier'. Een verkeershufter werd hierbij gedefinieerd als een persoon die geen rekening houdt met andere weggebruikers, verkeersregels niet naleeft en zich daaraan stelselmatig schuldig maakt. De politie in het district Maasland heeft de hardnekkigste verkeersovertreders nauwlettend in het oog gehouden. Boetes bleken op deze personen geen enkel effect te hebben. Om de pilot overzichtelijk en voor de politie handelbaar te houden is ervoor gekozen de aanpak uitsluitend te richten op de inwoners van Oss. Van de 73 inwoners die tien of meer bekeuringen op hun naam hadden staan, bleken er tien frequent ernstige verkeersovertredingen te begaan.

Deze tien personen waren gezamenlijk verantwoordelijk voor 250 verkeersovertredingen in een jaar. Zes van de tien hadden een strafblad vanwege het plegen van misdrijven. Deze tien personen zijn door de wijkagent persoonlijk bezocht en op de hoogte gesteld van het project. De overige 63 geselecteerde verkeershufters zijn uitsluitend schriftelijk geïnformeerd met het dringende verzoek hun rijgedrag aan te passen en zich voortaan aan de verkeersregels te houden. De top tien is intensiever gevolgd door vaker met politieauto's te rijden daar waar de kans groter werd geacht deze personen tegen te komen, bijvoorbeeld op de routes naar en van hun werk. Het volgen van de verkeershufters vond willekeurig en op verschillende dagen en tijdstippen plaats. Het aantal overtredingen van de tien ergste verkeershufters is gedurende de aanpak met 43 procent gedaald, terwijl de top 73 van notoire verkeersovertreders 55 procent minder vaak de fout in ging.²

Lelystad

In de periode van oktober 2009 tot april 2011 is binnen het toenmalige korps Flevoland in de gemeente Lelystad met een pilot ervaring opgedaan met de gerichte aanpak van verkeersveelplegers. Uit een interne evaluatie van deze aanpak bleek dat het uit de anonimiteit halen van verkeersveelplegers in Lelystad preventief heeft gewerkt. Het gemiddeld aantal door 68 verkeersveelplegers gepleegde overtredingen was in de zes maanden van de daadwerkelijke uitvoe-

2 Zie politievakblad *Blauw* van 10 mei 2010 (nummer 10) voor meer informatie over het project 'Verkeershufters in het vizier'.

ring met 69 procent gedaald. Bij meer dan 80 procent van de verkeersveelplegers was het aantal bekeuringen (fors) afgenomen. Bij het overige deel is er sprake van een stabilisering of zelfs een lichte stijging.

1.1.2 Pilot Flevoland en Gooi en Vechtstreek

Op basis van de ervaringen in Lelystad en Brabant-Noord zijn de toenmalige korpsen Flevoland en Gooi en Vechtstreek in 2011 aan de slag gegaan met een pilot van de aanpak van verkeersveelplegers. Om het informatie- en opsporingsproces aan te sturen en te versterken heeft de politie in de pilot gebruik gemaakt van het sturingsmodel Informatiegestuurde Politie (IGP). Het IGP is gebruikt om informatie over verkeersveelplegers te verzamelen, te delen en in de alledaagse praktijk doelgericht toe te passen. Dit heeft de politie in staat gesteld om verkeersveelplegers uit de anonimiteit te halen en aan te spreken op hun verkeersgedrag. Het doel is de verkeersveiligheid te vergroten door het rijgedrag van verkeersveelplegers te verbeteren. De pilot zou aanvankelijk plaatsvinden in de periode juli 2011 tot en met mei 2013.

De gehanteerde werkwijze is grotendeels gebaseerd op de aanpak van de pilots in Oss en Lelystad. Op grond van een aantal criteria is een selectie gemaakt van verkeersveelplegers die een jaar voorafgaand aan het project vijf of meer bekeuringen hadden ontvangen uit de top tien van landelijke ergernissen (onder meer onnodig links rijden, bumperkleven, rechts inhalen en te hard rijden bij wegwerkzaamheden) en drie of meer bekeuringen in de categorie asociaal rijgedrag (onder meer rijden tijdens rijontzegging, rood licht negeren, meer dan 30 kilometer te snel rijden en rijden zonder rijbewijs). Aan de personen op deze lijst is vervolgens op directe en indirecte wijze duidelijk gemaakt dat hun normafwijkend gedrag niet langer wordt getolereerd. Ze zijn uit de anonimiteit gehaald door hen te informeren over hun rijgedrag en status van verkeersveelpleger.

1.2 Vraagstelling

De projectleider van de pilots Aanpak verkeersveelplegers in Flevoland en Gooi en Vechtstreek heeft Politie & Wetenschap gevraagd een evaluatie uit te laten voeren naar de effecten van de aanpak van verkeersveelplegers in beide regio's. Onderzoeks- en adviesbureau INTRAVAL heeft vervolgens deze evaluatie uitgevoerd.

De centrale vraag van dit onderzoek luidt als volgt.

Wat is het effect van de aanpak van verkeersveelplegers op het (verkeers)gedrag van verkeersveelplegers in de regio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek?

Deze vraag valt uiteen in de volgende onderzoeksvragen.

- Hoe ziet de aanpak er in de regio's uit en met welke intensiteit wordt het project in de basiseenheden uitgevoerd?
- Hoe ziet de verdeling van verkeersveelplegers eruit? Zijn er verschillen tussen verkeersveelplegers?
- Is het verkeersgedrag en eventueel criminele gedrag van verkeersveelplegers door het project veranderd en hoe is hun gedrag enige tijd later?
- Welke typen verkeersveelplegers zijn te onderscheiden?

1.3 Methodologische verantwoording

Voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen zijn verschillende onderzoeksactiviteiten uitgevoerd. In deze paragraaf wordt ingegaan op het verloop van deze activiteiten en de keuzes die hierbij zijn gemaakt.

1.3.1 Interviews betrokken aandachtfunctionarissen

Eind 2012 en begin 2013 is om te beginnen door onderzoekers van INTRAVAL geïnventreerd op welke wijze de basiseenheden in de beide politieregio's invulling hebben gegeven aan de pilot. Hiervoor hebben telefonische interviews plaatsgevonden met de betrokken aandachtfunctionarissen van de negen basiseenheden in Flevoland en de vijf basiseenheden in Gooi en Vechtstreek. Uit deze inventarisatie bleek dat de aanpak in slechts een gering aantal basiseenheden is uitgevoerd, namelijk in Noordoostpolder en Urk (alleen in 2011) en Dronten (zowel in 2011 als in 2012). In de overige basiseenheden is de aanpak om uiteenlopende redenen niet uitgevoerd of niet van de grond gekomen. In §2.6 wordt hierop nader ingegaan. Hierdoor is het mogelijk een experimentele groep, waar de aanpak wel heeft plaatsgevonden, te vergelijken met een controlegroep, waar deze niet is uitgevoerd, en kunnen de effecten van de aanpak worden vastgesteld.

1.3.2 Effecten: opvragen en analyseren registratiegegevens

Om de effecten van de aanpak in kaart te brengen zijn registratiegegevens opgevraagd van alle verkeersveelplegers uit Flevoland en Gooi en Vechtstreek uit 2011 en 2012. Het gaat daarbij om gegevens van het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) en registraties uit het Herkenningssysteem van de politie (HKS). Hiervoor is toestemming verkregen van het ministerie van Veiligheid en Justitie. Bij het CJIB zijn gegevens opgevraagd over alle verkeersovertredingen van de verkeersveelplegers in de periode voor, tijdens en na de aanpak, terwijl uit HKS gegevens zijn opgevraagd over de volledige antecedentengeschiedenis van alle verkeersveelplegers. Door ook HKS-gegevens mee te nemen in de evaluatie is nagegaan in hoeverre verkeersveelplegers ook op andere terreinen veelvuldig de fout in gaan en of een eventuele gedragsverandering die de aanpak teweegbrengt, breder is dan alleen verkeersgedrag.

Experimentele en controlegroep

De gegevens van 1518 verkeersveelplegers zijn opgevraagd. Uiteindelijk zijn van 1346 van deze verkeersveelplegers de gegevens gebruikt. Deze groep omvat 866 verkeersveelplegers uit 2011 en 480 uit 2012. Van de verkeersveelplegers uit 2011 woonden 71 personen in de regio waar de aanpak is uitgevoerd, terwijl van de verkeersveelplegers uit 2012 er achttien in deze regio woonachtig waren. De verkeersveelplegers uit de regio's waar de aanpak is uitgevoerd, vormen de experimentele groep. De verkeersveelplegers uit de regio's waar de aanpak niet is uitgevoerd, fungeren als controlegroep. Aangezien één persoon uit de experimentele groep op de lijsten uit beide jaren voorkomt, bestaat de experimentele groep uit 88 verkeersveelplegers in totaal ($71 + 18 - 1$). De controlegroep bestond derhalve uit 1258 verkeersveelplegers ($1346 - 88 = 1258$).

Analyse

Aanvankelijk was beoogd om bij de analyse van de registratiegegevens een indeling te maken van verkeersveelplegers in vier categorieën op basis van de intensiteit van de aanpak van de betreffende basiseenheid. Gezien het geringe aantal basiseenheden waar de aanpak überhaupt is uitgevoerd, was deze indeling niet mogelijk. Bij de analyses is daarom enkel onderscheid gemaakt tussen

verkeersveelplegers uit basiseenheden waar de aanpak wel is uitgevoerd (experimentele groep), en verkeersveelplegers uit basiseenheden waar de aanpak niet is uitgevoerd (controlegroep). Voor deze twee groepen is met behulp van de opgevraagde registratiegegevens de trend in het aantal boetes en misdrijven onderzocht. Deze trend is bovendien ter controle vergeleken met de landelijke trend. Ook is per onderzoeksgroep onderzocht of het aantal boetes en misdrijven in de periode vóór de aanpak significant hoger was dan het aantal in de periode na de aanpak. Vervolgens is door correlaties te berekenen de mogelijke samenhang tussen verkeersovertredingen en criminaliteit onderzocht.

1.3.3 Verdieping: interviews verkeersveelplegers

Om meer inzicht te krijgen in de ervaringen van verkeersveelplegers met de aanpak en hun reacties op de aanpak zijn telefonische interviews gehouden met zestig verkeersveelplegers die in de aanpak zijn meegenomen. In deze interviews is onder meer gevraagd naar hun mening over de aanpak, wat zij gemerkt hebben van de aanpak en wat dit voor consequenties heeft gehad voor hun rijgedrag.

Benaderingswijze

Omdat de verkeersveelplegers met het oog op hun privacy niet rechtstreeks door de onderzoekers benaderd mochten worden, zijn zij door de politie aangeschreven met de vraag of zij bereid waren deel te nemen aan het onderzoek. Wanneer een verkeersveelpleger wilde deelnemen, kon hij³ hiervoor een toestemmingsformulier invullen en dit rechtstreeks naar INTRAVAL verzenden. Vervolgens werd door een onderzoeker contact opgenomen met de respondent voor een telefonisch interview. Om de respons te verhogen is korte tijd na de eerste aanschrijving een herinneringsbrief verstuurd. Naar een deel van de verkeersveelplegers is vervolgens nog een tweede herinneringsbrief verstuurd.

3 Overal waar hij/zijn staat, kan ook zij/haar worden gelezen.

Respons

Zoals hierboven beschreven, is de pilot slechts in enkele basiseenheden daadwerkelijk uitgevoerd, namelijk in Noordoostpolder/Urk (alleen in 2011) en Dronten (zowel in 2011 als in 2012). Daarmee zijn in totaal 88 verkeersveelplegers in de aanpak meegenomen. Deze 88 verkeersveelplegers zijn op de hierboven beschreven wijze benaderd voor deelname aan het onderzoek. Van de 88 brieven kwamen vijf brieven retour afzender. Van de overige respondenten hebben er achttien een antwoordformulier teruggestuurd. Een van hen sprak onvoldoende Nederlands om te kunnen deelnemen, terwijl drie van hen op het antwoordformulier aangaven niet te willen deelnemen. Met de overige veertien respondenten is geprobeerd contact op te nemen voor het afnemen van een interview. Bij twaalf van hen is een interview afgenomen, terwijl twee respondenten ondanks herhaalde pogingen niet zijn bereikt (tabel 1.1).

Gezien het beperkte aantal basiseenheden waar de aanpak is uitgevoerd, was de groep potentiële respondenten met 88 personen te laag om het beoogde aantal van zestig interviews te kunnen realiseren. In overleg met de opdrachtgever van het onderzoek (Politie & Wetenschap) en de betrokken politiechef is daarom in maart 2013 besloten om de aanpak van verkeersveelplegers in 2013 in twee regio's alsnog of nogmaals uit voeren, namelijk in de regio Almere en de basiseenheid Naarden/Bussum/Huizen. Bij deze uitbreiding van de aanpak zijn in totaal 635 nieuwe verkeersveelplegers in de aanpak meegenomen, van wie 518 uit Almere en 117 uit Naarden/Bussum/Huizen. Deze verkeersveelplegers zijn vervolgens in het najaar van 2013 benaderd voor deelname aan het onderzoek. Dit leverde voldoende respons op om het aantal afgenomen interviews aan te vullen tot zestig (tabel 1.1).

Tabel 1.1: Responsoverzicht verkeersveelplegers

	Respons Noordoostpolder/ Urk en Dronten 2011 en 2012	Respons Almere 2013	Respons Naarden/Bussum/ Huizen 2013	Totaal
Aantal brieven verstuurd	88	518	117	723
Reacties ontvangen	18	54	17	89
Wil niet meedoen	3	6	1	10
Spreekt onvoldoende Nederlands	1	2	-	3
Andere reden voor non- respons	-	2	2	4
Niet bereikt	2	8	2	12
Afgenomen interviews	12	36	12	60

Verloop afnemen telefonische interviews

Voor het afnemen van de telefonische interviews is een vragenlijst samengesteld, bestaande uit twee delen. Het eerste deel omvatte open vragen over de ervaringen van de respondent met de aanpak. Het tweede deel van de vragenlijst bestond uit enkele gesloten vragen over achtergrondkenmerken en een schaal met twaalf items voor het meten van zelfcontrole. Het afnemen van de interviews verliep voorspoedig en leverde veel bruikbare informatie op. De respondenten vertelden over het algemeen openhartig over hun ervaringen met de aanpak. De interviews duurden circa dertig minuten.

Profielen en typologie

In een onderzoek van Rijkswaterstaat uit 2009 naar de aanpak van notoire verkeersovertreders worden enkele profielen onderscheiden, namelijk de zakelijke rijder, de jonge wegpiraat, het korte lontje en de crimineel. In de oorspronkelijke onderzoeksofzet was beoogd om bij het benaderen van de verkeersveelplegers voor het afnemen van interviews te streven naar een gelijke vertegenwoordiging van deze profielen. Gezien het geringe aantal potentiële respondenten voor het onderzoek is dit in de praktijk niet haalbaar gebleken.

Bij het analyseren van de zestig interviews is bovendien duidelijk geworden dat de door Rijkswaterstaat onderscheiden profielen niet dekkend zijn voor de variëteit onder de geïnterviewde respondenten. Enkele van de genoemde profielen zijn bij de zestig respondenten nauwelijks vertegenwoordigd. Dit geldt bijvoorbeeld voor het profiel 'de jonge wegpiraat'. Een ander deel van de zestig respondenten kan juist niet ondergebracht worden in een van de door Rijkswaterstaat genoemde profielen. In plaats van gebruik te maken van deze profielen is daarom gekozen voor het indelen van de verkeersveelplegers in een typologie. In deze typologie zijn de verkeersveelplegers aan de hand van twee dimensies ingedeeld in vier categorieën. De eerste dimensie betreft het rijgedrag van de respondent (assertief dan wel conformerend), de andere dimensie betreft de sanctiegevoeligheid van de respondent (wel of niet sanctiegevoelig). De indeling van de verkeersveelplegers langs deze dimensies geeft niet alleen een helder beeld van de verschillende verkeersveelplegers, maar biedt ook mogelijkheden voor het gericht inzetten van maatregelen voor specifieke verkeersveelplegers.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit rapport wordt ingegaan op de wijze waarop de aanpak van verkeersveelplegers in de verschillende regio's van Flevoland en Gooi en Vechtstreek is uitgevoerd. In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving gegeven van de geregistreerde verkeersveelplegers aan de hand van registratiegegevens van het CJIB en uit het HKS. In hoofdstuk 4 komen de effecten van de aanpak aan de orde. Daarbij wordt een vergelijking gemaakt tussen verkeersveelplegers die zijn meegenomen in de aanpak (experimentele groep), en de verkeersveelplegers waarbij de aanpak niet is uitgevoerd (controlegroep). Ook wordt aandacht besteed aan de ontwikkelingen in criminele antecedenten van beide groepen. In hoofdstuk 5 worden de bevindingen uit de interviews met zestig verkeersveelplegers gerapporteerd. Daarbij wordt begonnen met een typologieconstructie, waarmee de geïnterviewde verkeersveelplegers worden ingedeeld in vier typen. In de overige paragrafen van dit hoofdstuk wordt per type beschreven hoe zij de aanpak hebben ervaren en op welke wijze ze op de aanpak hebben gereageerd. Ten slotte worden in hoofdstuk 6 de conclusies behandeld.

Uitvoering aanpak

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de aanpak van verkeersveelplegers in de verschillende regio's van Flevoland en Gooi en Vechtstreek is uitgevoerd. Er wordt om te beginnen ingegaan op de wijze waarop de aanpak door de basiseenheden Dronten en Noordoostpolder (gemeenten Urk en Noordoostpolder) ⁴ is uitgevoerd. Vervolgens komt aan de orde welke redenen worden genoemd voor het niet uitvoeren van de aanpak in de andere basiseenheden.

2.1 Activiteiten

Zoals aangegeven, is bij de start van het onderzoek geïnterviewd in hoeverre de aanpak van verkeersveelplegers in 2011 en 2012 in de verschillende regio's heeft plaatsgevonden. Uit deze inventarisatie blijkt dat de aanpak in slechts een gering aantal basiseenheden is uitgevoerd, namelijk in Noordoostpolder (alleen in 2011) en Dronten (zowel in 2011 als in 2012) (tabel 2.1). In de volgende paragrafen wordt per woongemeente ingegaan op de uitgevoerde activiteiten in het kader van de aanpak.

2.2 Aanpak Dronten

De meeste intensieve aanpak heeft plaatsgevonden in basiseenheid Dronten, die naast de gemeente Dronten ook de gemeenten Biddinghuizen, Swifterbant en Ketelhaven omvat. Dronten is ook de enige basiseenheid waar de aanpak zowel in 2011 als in 2012 heeft plaatsgevonden. In Dronten zijn de verkeersveelplegers om te beginnen thuis bezocht door een wijkagent. In het gesprek met de agent is de verkeersveelpleger meegedeeld dat hij bij de politie als zodanig

⁴ De bureaus Urk en Noordoostpolder vormen samen de basiseenheid Noordoostpolder. Omdat de aanpak in Urk en Noordoostpolder niet geheel gelijk is, worden ze bij de beschrijving van de aanpak afzonderlijk genoemd.

Tabel 2.1: Uitgevoerde activiteiten per basiseenheid, in Flevoland en Gooi en Vechtstreek, 2011 en 2012

Regio	Uitgevoerde activiteiten
Flevoland	
Dronten	Aanpak actief uitgevoerd in 2011 en 2012 (huisbezoek en brief, ANPR-wagen, mobiele koffer, briefing)
NOP Urk	Aanpak actief uitgevoerd in 2011 (brief, huisbezoek, briefing)
NOP Noordoostpolder	Aanpak actief uitgevoerd in 2011 (brief, briefing)
Lelystad	Aanpak in pilotfase (2009) actief uitgevoerd, in 2011/2012 niet meer
Almere Stad Oost Centrum	Aanpak niet uitgevoerd
Almere Stad West	Aanpak niet uitgevoerd
Almere Haven	Aanpak niet uitgevoerd
Almere Buiten	Aanpak niet uitgevoerd
Zeewolde	Aanpak niet uitgevoerd
Gooi en Vechtstreek	
Wijdmeren/Hilversum Zuid	Aanpak niet uitgevoerd
Naarden/Bussum/Huizen	Aanpak niet uitgevoerd
Weesp/Muiden	Aanpak niet uitgevoerd
Hilversum Centrum/Oost en Noord	Aanpak niet uitgevoerd
Laren/Blaricum	Aanpak niet uitgevoerd

bekend is en dat er een intensievere controle zou gaan plaatsvinden op zijn rijgedrag. Hem werd verzocht zijn rijgedrag te verbeteren.

Vervolgens is in de dagelijkse briefing aan agenten aandacht besteed aan de aanpak en is via het intranet informatie verspreid over de verkeersveelplegers. Ook zijn de verkeersveelplegers gedurende een aantal maanden intensief in de gaten gehouden. Daarbij werd gewerkt met een team van agenten die ieder, naast hun reguliere werkzaamheden, twee verkeersveelplegers toegewezen kregen. Zij zijn tijdens hun dienst met enige regelmaat langs het huis van de verkeersveelpleger gereden om duidelijk te maken dat ze hem in de gaten hielden. In Dronten is bovendien gebruikgemaakt van een mobiele koffer, met daarin apparatuur om de snelheid van auto's te meten. Deze koffer is gedurende de aanpak op verschillende plaatsen ingezet om snelheidsovertreders te signaleren.

Ook is door de politie in Dronten in 2011 een ANPR-wagen ingezet ter ondersteuning van de aanpak. ANPR staat voor *Automatic Number Plate Recognition*. De wagen bevat apparatuur waarmee nummerborden gescand worden. Wanneer een nummerbord van een verkeersveelpleger in beeld komt, wordt een signaal gegeven. De ANPR-wagen is een onopvallende auto, wat het mogelijk maakt de verkeersveelplegers onopvallend te volgen. Volgens de betrokken aandachtfunctionaris is deze ANPR-wagen een goed middel voor het verscherpen van controle op verkeersveelplegers. Wel noemt hij daarbij enkele praktische bezwaren, die het inzetten van de wagen bemoeilijken. Ten eerste was de auto ten tijde van de pilot niet in Dronten zelf beschikbaar, maar in Noordoostpolder. De auto diende een week voor gebruik gereserveerd te worden en tijdens

de dienst eerst uit Noordoostpolder te worden opgehaald. Daarnaast zijn niet alle agenten bekend met het bedienen van de apparatuur in de ANPR-wagen. In 2012 is de wagen niet meer ingezet bij de aanpak, omdat hij wegens een defect niet meer beschikbaar was. Volgens de betrokken chef betekende dit een behoorlijke aderlating voor de aanpak van verkeersveelplegers.

2.3 Aanpak Urk

In Urk is de aanpak alleen uitgevoerd in 2011. De verkeersveelplegers hebben allen een huisbezoek gekregen van een wijkagent om hen erop te wijzen dat ze als zodanig geregistreerd stonden. Daarnaast is iedere twee weken tijdens de briefing aandacht besteed aan één verkeersveelpleger. Daarbij is een foto van hem getoond en is de auto (type en kleur) en het kenteken genoemd. Ook is vermeld waar de verkeersveelpleger woont en werkt. Deze verkeersveelpleger is gedurende twee weken vervolgens intensief in de gaten gehouden en voor alle overtredingen (ook voor kleinere overtredingen) stilgezet langs de kant van de weg. In sommige gevallen heeft dit geleid tot een bekeuring, maar ook de verkeersveelplegers die geen extra bekeuringen hebben gekregen, hebben volgens de betrokken agent waarschijnlijk wel gemerkt dat ze in de gaten zijn gehouden. Iedere verkeersveelpleger is op deze wijze in een briefing besproken en twee weken lang intensief geobserveerd. In 2012 is de aanpak niet opnieuw uitgevoerd. Volgens de betrokken agent is door de projectleider van de aanpak geen terugkoppeling gegeven van het verloop en de effecten van de aanpak in 2011. Hierdoor was er weinig draagvlak om de intensieve en tijdrovende aanpak voort te zetten.

2.4 Aanpak Noordoostpolder

Ook in Noordoostpolder is de aanpak alleen in 2011 uitgevoerd. De aanpak bestond uit het versturen van een brief aan verkeersveelplegers, waarin werd aangegeven dat ze bij de politie als zodanig bekend waren. Vervolgens zijn de verkeersveelplegers gedurende een periode van circa vijf weken in de dagelijkse briefing opgenomen. De bedoeling was dat agenten gedurende hun dienst deze verkeersveelplegers extra in de gaten zouden houden. In de praktijk is dit nauwelijks tot niet gebeurd, omdat voorrang werd gegeven aan andere werkzaamheden. De briefing is daarom na circa vijf weken gestopt.

2.5 Verlengde aanpak 2013

Zoals beschreven, is de aanpak in Naarden/Bussum/Huizen en in Almere in 2013 alsnog uitgevoerd om daarmee het aantal potentiële respondenten voor het onderzoek te verhogen. Bij deze verlenging van de aanpak is alleen een brief gestuurd naar de verkeersveelplegers, waarin ze werden gewezen op het feit dat ze behoorden tot de categorie regelmatige verkeersovertreders, en hun werd verzocht hun rijgedrag aan te passen. Deze respondenten hebben geen huisbezoek gekregen van een agent en zijn ook niet extra in de gaten gehouden door de politie.

2.6 Redenen voor het niet uitvoeren van de aanpak

Bij het implementeren van de aanpak in de basiseenheden van Gooi en Vechtstreek en Flevoland is de wijze van uitvoering overgelaten aan de chefs van de betreffende basiseenheden. In een deel daarvan heeft de chef één of enkele agenten aangewezen als kartrekker(s) van de aanpak. In de hierboven beschreven basiseenheden zijn deze agenten hier daadwerkelijk mee aan de slag gegaan. Voor de overige basiseenheden geldt dat de aanpak óf is uitgezet bij één of enkele agenten, maar in de praktijk niet van de grond is gekomen, óf überhaupt niet is gestart, omdat op het niveau van de chef is besloten geen prioriteit te geven aan de aanpak. Dit is opmerkelijk, aangezien betrokkenen over het algemeen van mening zijn dat de aanpak wel effect zou kunnen hebben. Met name het persoonlijk bezoeken van de verkeersveelpleger, waarmee die uit de anonimiteit wordt gehaald, zou volgens betrokkenen vruchten kunnen afwerpen. Hieronder wordt ingegaan op de redenen die worden genoemd voor het niet van de grond komen dan wel in het geheel niet starten van de aanpak.

Hoge werkdruk

Ten eerste wordt door diverse betrokkenen opgemerkt dat de aanpak door de hoge werkdruk niet is uitgevoerd. Aangezien er geen extra tijd of budget beschikbaar was voor het uitvoeren van de aanpak, diende het als extra activiteit naast de reguliere werkzaamheden plaats te vinden. In sommige basiseenheden is besloten de aanpak geen prioriteit te geven om daarmee meer tijd en mankracht beschikbaar te hebben voor andere aandachtsgebieden die belangrijker worden geacht (bijvoorbeeld woninginbraak).

Onvoldoende draagvlak

Door verschillende betrokkenen wordt opgemerkt dat het draagvlak voor de aanpak in een deel van de basiseenheden beperkt is, zowel bij de chefs als bij de agenten. De betrokkenen hebben moeite met de wijze waarop de lijst met verkeersveelplegers is samengesteld. Zij zijn van mening dat de selectiecriteria te ruim zijn, waardoor iemand te snel als verkeersveelpleger wordt geregistreerd. Zo wordt iemand als zodanig bestempeld wanneer hij in één jaar tijd vijf snelheidsovertredingen begaat van 10 kilometer per uur of meer. Volgens diverse betrokkenen gaat het hier om lichte verkeersovertredingen, waarvoor geen extra inzet van politie vereist is. Daarnaast komen op de lijst veel ondernemers voor die meerdere bedrijfsauto's op hun naam hebben staan, maar hier niet zelf in rijden.

Ook in de basiseenheden waar de aanpak van verkeersveelplegers wél is uitgevoerd, wordt opgemerkt dat de houding van agenten ten opzichte van de aanpak ambivalent is, gezien de in hun ogen te ruime selectiecriteria. Wijkagenten vonden het bezwaarlijk om een huisbezoek af te leggen bij personen die in hun ogen enkel lichte overtredingen hadden begaan.

Er wordt door verschillende betrokkenen opgemerkt dat het aanpassen van de selectiecriteria het draagvlak voor de aanpak zou kunnen vergroten. Als het gaat om zwaardere overtredingen, waaronder rijden onder invloed, rijden zonder geldig rijbewijs of onverzekerd rijden, zijn agenten meer gemotiveerd hierop extra inzet te plegen. Door meer te selecteren op ernstige verkeersmisdriven wordt de lijst met verkeersveelplegers bovendien korter en de aanpak daarmee ook beter behapbaar voor agenten. Door verschillende betrokkenen wordt daarnaast aangegeven dat het draagvlak onder agenten groter is wanneer duidelijk is dat het gaat om personen met (recente) criminele antecedenten.

Weinig terugkoppeling

Door enkele betrokkenen wordt opgemerkt dat vanuit de projectleiding van de aanpak te weinig terugkoppeling heeft plaatsgevonden. Om medewerkers te motiveren om zich in te zetten voor de aanpak dient dit door de projectleider actief te worden gestimuleerd en dienen (tussentijdse) resultaten te worden teruggekoppeld aan de medewerkers. Dit gebeurde volgens de betrokkenen onvoldoende. Hierdoor is het enthousiasme, dat in sommige basiseenheden aanvankelijk wel aanwezig was, snel afgenomen.

Geregistreerde verkeersveelplegers

In dit hoofdstuk wordt een algemene beschrijving gegeven van de verkeersveelplegers van wie de registratiegegevens bij het CJIB en de politie zijn opgevraagd. Allereerst komen enkele achtergrondkenmerken van de verkeersveelplegers aan bod. Vervolgens wordt uiteengezet hoe de verdeling van het aantal boetes over de verkeersveelplegers is. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen ergernissen, zogenoemde aso-overtredingen en andere overtredingen. Ook worden de misdrijven besproken waarvan verkeersveelplegers als verdachten zijn geregistreerd door de politie en waarvoor zij een proces-verbaal hebben ontvangen. Nagegaan wordt of er samenhang is tussen het krijgen van verkeersboetes en het plegen van misdrijven. Tot slot worden de overtredingen van een groep zeer frequente verkeersveelplegers nader onderzocht om te zien of er verschillen tussen gemiddelde en ‘zeer frequente’ verkeersveelplegers zijn.

3.1 Achtergrondkenmerken

Allereerst worden de achtergrondkenmerken van de 1346 verkeersveelplegers besproken. In deze paragraaf komen achtereenvolgens woongemeente, gemiddelde leeftijd per woongemeente en de leeftijdsverdeling van de verkeersveelplegers aan bod.

3.1.1 Woongemeente en gemiddelde leeftijd

De in totaal 1346 verkeersveelplegers zijn afkomstig uit vijftien verschillende gemeenten, waarvan zes in Flevoland en negen in Gooi en Vechtstreek (zie tabel 3.1).

Tabel 3.1: Gemiddelde leeftijd per woongemeente (N=1346)

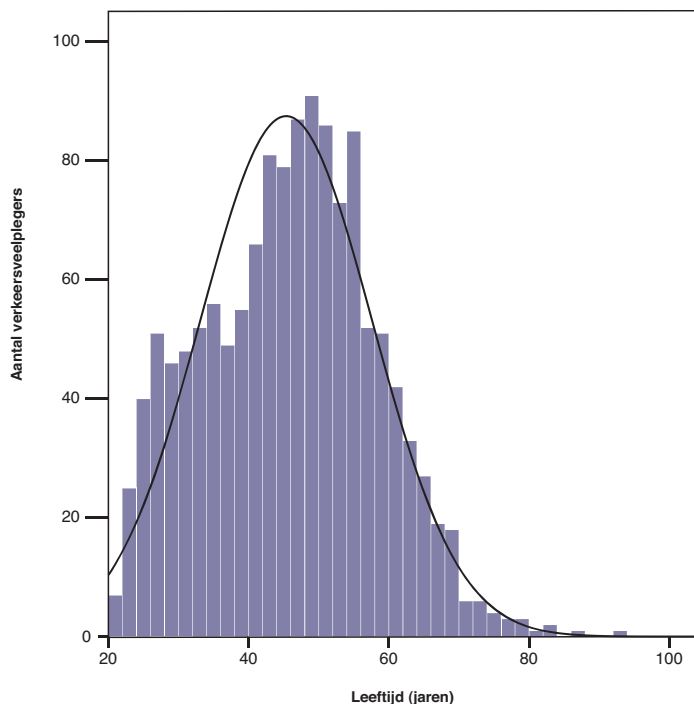
Woongemeente	Gemiddelde leeftijd	N
Almere	43	293
Blaricum	52	69
Bussum	48	117
Dronten	45	43
Hilversum	44	202
Huizen	46	143
Laren	52	60
Lelystad	44	86
Muiden	47	25
Naarden	49	62
Noordoostpolder	44	50
Urk	42	24
Weesp	40	46
Wijdmeren	47	95
Zeewolde	43	31
Totaal	45	1346

De meeste respondenten wonen in Almere (293 personen) en het geringste aantal is afkomstig uit Urk (24 personen). De gemiddelde leeftijd is 45 jaar. In Blaricum en Laren is de gemiddelde leeftijd van de verkeersveelplegers het hoogst (52 jaar) en in Weesp het laagst (40 jaar).

3.1.2 Leeftijdsverdeling

De leeftijdsverdeling van de verkeersveelplegers is schematisch weergegeven in figuur 3.1. De jongste verkeersveelplegers (vijf personen) zijn 21 jaar oud, terwijl de oudste ruim in de negentig is.

De lijn die door de grafiek getrokken is geeft het aantal verkeersveelplegers aan dat we per leeftijd zouden verwachten bij een zogenoemde normale verdeling. Voor veelvoorkomende verschijnselen is de normale verdeling een goede benadering van de frequentie waarmee deze verschijnselen kunnen voorkomen (zie o.a. Moore & McCabe, 2005). Wanneer het aantal verkeersveelplegers boven de lijn uitkomt, betekent dat dat er in onze gegevens meer personen van deze leeftijd voorkomen dan we op basis van de normaalverdeling hadden verwacht. Het tegenovergestelde geldt voor de situatie waarin het aantal onder de lijn blijft.



Figuur 3.1: Schematische weergave van de leeftijd van de verkeersveelplegers (N=1346)

De leeftijdsverdeling van de verkeersveelplegers wijkt op meerdere punten af van de normale verdeling (figuur 3.1). We zien dat er relatief veel verkeersveelplegers in de leeftijdscategorie van 22 tot en met 30 jaar oud vallen. Dit geldt ook voor de leeftijdscategorie van 50 tot en met 55 jaar. Het aantal verkeersveelplegers in de leeftijdscategorie van 35 tot 45 jaar oud is daarentegen relatief laag. Verder vinden we geen verkeersveelplegers jonger dan 20.

3.2 Boetes

In deze paragraaf worden achtereenvolgens het gemiddeld aantal boetes per woongemeente, de hoogte van de door verkeersveelplegers ontvangen boetes en het tijdstip waarop de verkeersveelplegers hun overtredingen gepleegd hebben, besproken. Hiervoor zijn de gegevens van het CJIB van 2009 tot en met 2013 gebruikt.

3.2.1 Gemiddeld aantal boetes

De 1346 verkeersveelplegers hebben in de afgelopen vijf jaar gemiddeld 45 boetes per persoon ontvangen (zie tabel 3.2). Het gemiddeld hoogste aantal boetes is ontvangen door de verkeersveelplegers in Blaricum (58 boetes), terwijl in Lelystad, Noordoostpolder en Urk de verkeersveelplegers het geringste aantal boetes hebben gekregen (34 boetes).

Tabel 3.2: Gemiddeld aantal boetes per woongemeente
(N=1346)

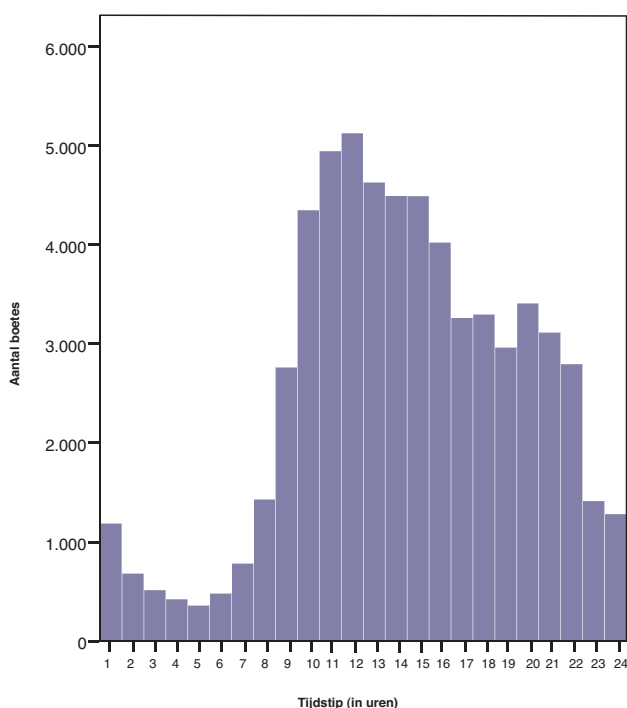
Woongemeente	Gemiddeld aantal boetes per persoon	N
Almere	44	293
Blaricum	58	69
Bussum	45	117
Dronten	37	43
Hilversum	45	202
Huizen	47	143
Laren	54	60
Lelystad	34	86
Muiden	48	25
Naarden	47	62
Noordoostpolder	34	50
Urk	34	24
Weesp	49	46
Wijdmeren	55	95
Zeewolde	47	31
Totaal	45	1346

3.2.2 Hoogte boetes en tijdstippen

De 1346 verkeersveelplegers ontvangen forse boetes. In totaal hebben de verkeersveelplegers over deze periode van bijna vijf jaar exact 61.000 verkeersboetes gekregen. Gemiddeld komt dit neer op negen boetes per persoon per jaar. Het totaalbedrag aan opgelegde boetes is bijna €4,5 miljoen, gemiddeld ruim €70 per overtreding. De bedragen variëren van minimaal €11 tot maximaal €430. Een verkeersveelpleger betaalt gemiddeld per jaar zo'n €650 aan verkeersboetes. De persoon met het hoogste aantal boetes (292) komt uit op een bedrag van ruim €6000 per jaar.

De verkeersveelplegers plegen hun overtredingen voornamelijk in de late ochtendspits, met name tussen 10.00 en 12.00 (zie figuur 3.2). Het aantal boetes in de vroege ochtendspits (van 8.00 tot 9.00) is niet zo hoog. Uit de

beschikbare gegevens blijkt bovendien dat in de nachtelijke uren (van 24.00 tot 08.00) het aantal door verkeersveelplegers ontvangen boetes aanzienlijk lager ligt dan op andere tijdstippen.



Figuur 3.2: Schematische weergave van het aantal boetes per tijdstip in uren (N=61.000)

3.2.3 Ergernissen, aso-overtredingen en overige overtredingen

In zijn brief van 18 november 2013 informeert de minister van Veiligheid en Justitie de Tweede Kamer onder andere over de ontwikkelingen ten aanzien van de aanpak van veelplegers in het verkeer (Tweede Kamer, 2013). De minister geeft aan dat gezocht is naar een oplossing waarbij het juridisch mogelijk wordt om veelvuldig gepleegde verkeersovertredingen te laten registreren, zonder dat hiervoor een wetsaanpassing noodzakelijk zou zijn. Deze oplossing bestaat volgens de minister uit het overhevelen van een aantal 'huf-ter'-feiten van de Wet Mulder naar het strafrecht. In nauw overleg met politie en OM zal worden bepaald welke feiten daadwerkelijk naar het strafrecht

overgeheveld gaan worden. Deze aanpak zal op 1 januari 2015 in werking treden.

Voor dit onderzoek maken we ook onderscheid naar de aard van de overtreding die aan een boete ten grondslag ligt. De voormalige politiekorpsen Flevoland en Gooi en Vechtstreek hebben voor de aanpak van verkeersveelplegers drie categorieën onderscheiden: ergernissen, aso-overtredingen en overige overtredingen.⁵ Hierbij representeren de ergernissen de overtredingen die door andere weggebruikers vaak als irritant en frustrerend worden ervaren. De aso-overtredingen representeren de ‘hufterige’ overtredingen. In tabel 3.4 is weergegeven welke overtredingen tot de ergernissen en welke tot de aso-overtredingen behoren. Dit is voor de overige overtredingen niet weergegeven, aangezien dit een te excessieve lijst zou opleveren. Enkele voorbeelden van overtredingen in deze categorie zijn overschrijding van de maximumsnelheid met 10 kilometer per uur of minder, foutief parkeren en het laten verlopen van de APK voor een motorvoertuig.

Op basis van deze indeling zien we dat de voor de aanpak geselecteerde verkeersveelplegers relatief weinig aso-overtredingen begaan (tabel 3.3). Het gaat hierbij om 1974 boetes, 3 procent van het totaal. Verreweg het grootste aantal boetes valt in de categorie ergernissen: 48.620 boetes, 80 procent van het totaal. In de categorie overig vallen 10.406 boetes, 17 procent van het totaal.

Tabel 3.3: Absolute aantal ergernissen, aso- en andere overtredingen (N=61.000)

	N	%
Ergernissen	48.620	80
Aso-overtredingen	1974	3
Overige verkeersovertredingen	10.406	17
Totaal	61.000	100

5 Deze indeling is voor aanvang van de aanpak van verkeersveelplegers gemaakt door de voormalige politiekorpsen Flevoland en Gooi en Vechtstreek en is derhalve niet gebaseerd op of gerelateerd aan de brieven van de huidige minister van Veiligheid en Justitie aan de Tweede Kamer.

Tabel 3.4: Overtredingen per categorie

Categorie	Overtreding
Ergernissen	Onnodig links rijden
	Bumperkleven
	Te langzaam rijden
	Onjuiste verlichting voeren
	Niet of onjuist richting aangeven
	Niet links inhalen
	Links inhalen van links voorgesorteerd voertuig
	Inhalen voor voetgangersoversteekplaats
	Geen ruimte geven bij in- en uitvoegen
	Afwijkend gedrag door alcohol of drugs
Aso-overtredingen	Te hard rijden bij wegwerkzaamheden
	Maximumsnelheid met meer dan 10 kilometer per uur overschrijden
	Rijden tijdens rijontzegging
	Rijden met ingevorderd rijbewijs
	Rijden zonder rijbewijs
	Rood licht negeren
	Onterecht vluchtstrook gebruiken
	Niet handsfree bellen
	Afsnijden
	Maximumsnelheid met meer dan 30 kilometer per uur overschrijden
	Doorgetrokken streep overschrijden
	Verdrijvingsvlak gebruiken
	Rijden over trottoirs
	Andere richting volgen dan voorsorteervak
	Busbanen gebruiken
	Voertuig stil laten staan met gevaar voor overig verkeer

Er worden vooral boetes gegeven voor overschrijdingen van de maximumsnelheid (tabel 3.5). Dit geldt voor zowel de categorie ergernissen als de categorie aso-overtredingen. In de categorie ergernissen zijn slechts 106 van de ruim 48.000 boetes gegeven voor een andere overtreding dan het overschrijden van de maximaal toegestane snelheid met meer dan 10 kilometer per uur. In de categorie aso-overtredingen zijn de meeste boetes uitgedeeld voor niet hands-free bellen. Het gaat hier om 924 boetes, dat is bijna de helft van de boetes in deze categorie (47 procent). Daarnaast zijn eveneens veel boetes gegeven voor (forse) snelheidsovertredingen. Voor het overschrijden van de maximumsnelheid met 30 kilometer per uur of meer zijn aan de verkeersveelplegers in deze categorie 705 boetes uitgedeeld (36 procent).

Tabel 3.5: Absolute aantal overtredingen per categorie (N=61.000)

Categorie	Overtreding	Totalen
Ergernissen	Overschrijding maximumsnelheid (>10 km per uur)	48.514
	Andere ergernissen	106
		48.620
Aso-overtredingen	Overschrijding maximumsnelheid (>30 km per uur)	705
	Niet handsfree bellen	924
	Door rood rijden	91
	Andere aso-overtredingen	254
		1974

3.3 Misdrijven

In deze paragraaf worden achtereenvolgens het gemiddeld aantal misdrijven per woongemeente, de aard van deze gepleegde misdrijven en de mogelijke samenhang van verkeersboetes met misdrijven besproken. Hiervoor zijn de gegevens uit het HKS van 2009 tot en met 2013 gebruikt.

3.3.1 Gemiddeld aantal misdrijven

Van de bekende verkeersveelplegers staan er 552 bij de politie geregistreerd, omdat ze ten minste één misdrijf hebben gepleegd in de afgelopen vijf jaar. Dat is 41 procent van alle verkeersveelplegers (zie tabel 3.6).

Tabel 3.6: Gemiddeld aantal misdrijven per woongemeente (N=1346)

Woongemeente	Gemiddeld aantal misdrijven	N
Almere	6	136
Blaricum	2	21
Bussum	4	42
Dronten	4	14
Hilversum	7	81
Huizen	5	65
Laren	4	20
Lelystad	5	39
Muiden	11	12
Naarden	3	17
Noordoostpolder	5	24
Urk	13	9
Weesp	5	21
Wijdmeren	3	41
Zeewolde	5	10
Totaal	5	552

Deze 552 verkeersveelplegers hebben gemiddeld vijf misdrijven gepleegd over een periode van bijna vijf jaar. In Urk was dit gemiddelde het hoogst (dertien misdrijven) en in Blaricum het laagst (twee misdrijven).

3.3.2 Soorten gepleegde misdrijven

In totaal staan deze 552 verkeersveelplegers voor bijna 3000 misdrijven genoteerd (zie tabel 3.7). Als we nagaan welk soort misdrijven door deze verkeersveelplegers gepleegd is, zien we dat het voornamelijk gaat om vermogensdelicten zonder geweld (37 procent) en verkeersmisdrijven (19 procent). Bij verkeersmisdrijven kan worden gedacht aan bijvoorbeeld rijden onder invloed en doorrijden na een ongeval. Verder maken verkeersveelplegers zich relatief vaak schuldig aan geweldsmisdrijven (18 procent, inclusief vermogensmisdrijven met geweld).

Tabel 3.7: Soort gepleegde misdrijven (N=552)

	Totaal	
	N	%
Drugsmisdrijven	160	5
Geweldsmisdrijven	455	15
Verkeersmisdrijven	553	19
Vermogensdelicten met geweld	92	3
Vermogensdelicten zonder geweld	1108	37
Vernielingen	331	11
Overige misdrijven	274	9
Totaal	2973	100

3.3.3 Samenhang verkeersboetes en misdrijven

Om na te gaan of het aantal ontvangen verkeersboetes mogelijk samenhangt met het aantal misdrijven dat iemand pleegt, zijn de correlaties tussen het aantal noteringen in het HKS, het totaal aantal verkeersboetes, het aantal ergernissen, het aantal aso-overtredingen en het aantal overige overtredingen berekend (zie tabel 3.8). We zien dat het totaal aantal boetes niet samenhangt met het aantal noteringen in het HKS (correlatiecoëfficiënt (r) = 0,02). Ditzelfde geldt voor het aantal ergernissen (r = -0,05). Voor het aantal aso- en overige overtredingen vinden we wel een significante samenhang met het aantal noteringen in het HKS (respectievelijk r = 0,12 en r = 0,19). We zien dat verkeersveelplegers

die relatief veel aso-overtredingen begaan (met name meer dan 30 km te hard rijden, niet handsfree bellen en door rood licht rijden) ook vaker vermogensdelicten met geweld plegen ($r = 0,39$).

Tabel 3.8: Correlaties van het aantal noteringen in het HKS en vermogensdelicten met geweld met het totaal aantal verkeersboetes, ergernissen, aso- en overige overtredingen (N=1346)

	Noteringen HKS	Vermogensdelict met geweld
Totaal aantal verkeersboetes	0,02	0,11
Ergernissen	-0,05	0,11
Aso-overtredingen	0,12*	0,39*
Overige overtredingen	0,19*	0,03

* Significante samenhang $p < 0,01$

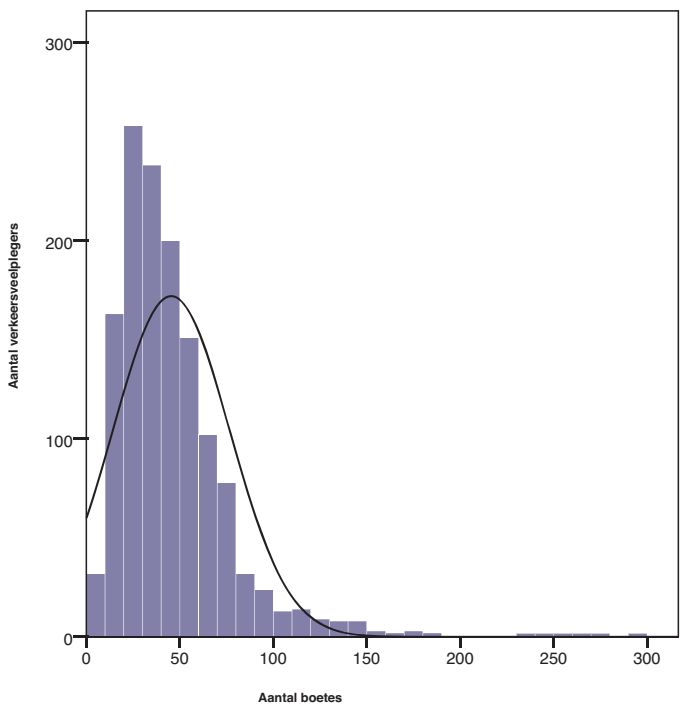
3.4 Zeer frequente verkeersveelplegers

In figuur 3.3 is de verdeling van het aantal boetes over de verkeersveelplegers schematisch weergegeven. Het valt op dat het aantal boetes niet evenredig verdeeld is over alle verkeersveelplegers. Waar sommige verkeersveelplegers slechts drie boetes hebben gekregen, heeft een deel er meer dan honderd op zijn naam staan. De verkeersveelpleger met de meeste boetes heeft er bijna 300 in bijna vijf jaar tijd gekregen. Mogelijk kunnen we bepaalde soorten verkeersveelplegers onderscheiden. Daarom gaan we na of deze ‘zeer frequente’ verkeersveelplegers qua achtergrondkenmerken en overtredingen verschillen van de gemiddelde verkeersveelpleger.

Op basis van de interkwartielafstand kan een gebied rondom de mediaan worden berekend waarbinnen alle ‘normale’ waarden vallen. De waarden die buiten dit gebied vallen, kunnen als ‘extreem’ beschouwd worden (zie o.a. Moore & McCabe, 2005). Berekeningen wijzen uit dat het in dit geval gaat om verkeersveelplegers met meer dan 106 verkeersboetes over de laatste vijf jaar. Op deze manier is uiteindelijk een groep bestaande uit 64 zeer frequente verkeersveelplegers onderscheiden (zie figuur 3.3).

Deze 64 zeer frequente verkeersveelplegers wijken wat betreft achtergrondkenmerken niet af van de gemiddelde verkeersveelpleger. De gemiddelde leeftijd ligt met 50 jaar iets hoger dan gemiddeld (45 jaar), maar dit verschil in leeftijd is niet significant. Er zijn bovendien geen aanwijzingen dat zij uit een bepaalde woongemeente afkomstig zijn.

De ‘zware’ overtredingen worden op basis van deze gegevens niet specifiek door de zeer frequente verkeersveelplegers begaan. Zij ontvangen vooral boetes voor te hard rijden, evenals de gemiddelde verkeersveelpleger. De verschillen tussen beide groepen zijn niet significant (zie tabel 3.9).



Figuur 3.3: Schematische weergave van het aantal boetes naar het aantal verkeersveelplegers (N=1346)

Tabel 3.9: Percentage ergernissen, aso-overtredingen en overige overtredingen voor (zeer frequente) verkeersveelplegers (N=1346)

	Ergernissen	Aso-overtredingen	Overige overtredingen	Totaal
Verkeersveelplegers (N=1282)	79	4	17	100
Zeer frequente verkeersveelplegers (N=64)	83	2	15	100
Totaal	80	3	17	100

Effecten

Het doel van de aanpak door de politie is een gedragsverandering te bewerkstelligen bij verkeersveelplegers. Zij dienen te ervaren dat hun normafwijkende gedrag in het verkeer niet langer door de politie wordt getolereerd. In dit hoofdstuk staan dan ook de mogelijke effecten van de aanpak van verkeersveelplegers centraal. Allereerst wordt de samenstelling van de twee onderzoeksgroepen besproken. Vervolgens wordt het effect van de aanpak gemeten door van beide onderzoeksgroepen het aantal boetes een jaar vóór de aanpak te vergelijken met het aantal boetes een jaar na de aanpak. Daarna wordt hier dieper op ingegaan door de boetes in te delen in de in hoofdstuk 3 ook gehanteerde categorieën, te weten ergernissen, aso-overtredingen en overige overtredingen. Tot slot wordt het indirecte effect van de aanpak op andere delicten gemeten door van beide onderzoeksgroepen het aantal gepleegde misdrijven te vergelijken.

4.1 Onderzoeksgroepen

Om de effecten van de aanpak van verkeersveelplegers na te gaan wordt in deze paragraaf onderscheid gemaakt tussen verkeersveelplegers die tot de experimentele en verkeersveelplegers die tot de controlegroep behoren. De verkeersveelplegers in de experimentele groep zijn blootgesteld aan de aanpak door de politie, terwijl dat voor de controlegroep niet het geval is. Beide groepen worden met elkaar vergeleken met betrekking tot het aantal ontvangen boetes en het aantal gepleegde misdrijven. We maken daarbij steeds onderscheid tussen de periode een jaar vóór en een jaar na de aanpak. We verwachten, als de aanpak een effect heeft, bij de experimentele groep een sterkere daling van het aantal ontvangen boetes en gepleegde misdrijven dan bij de controlegroep.

4.1.1 Samenstelling experimentele en controlegroep

De aanpak door de politie is uitgevoerd in vijf van de vijftien gemeenten: Almere, Dronten, Lelystad, Noordoostpolder en Urk. Alleen de verkeersveelplegers die in de gemeenten Dronten, Noordoostpolder en Urk te maken hebben gehad met de aanpak, vormen de experimentele groep (zie tabel 4.1).⁶ Deze experimentele groep bestaat in totaal uit 88 verkeersveelplegers. De overige verkeersveelplegers fungeren als controlegroep. Dit zijn in totaal 1258 (1346 – 88) verkeersveelplegers.

De aanpak heeft in deze drie gemeenten niet dezelfde vorm gekend (zie tabel 4.1). Dit is mogelijk van invloed op de effecten. In Noordoostpolder zijn alleen brieven gestuurd waarin vermeld werd dat de aangeschreven persoon bij de politie bekendstond als verkeersveelpleger. Het gaat hier om 33 verkeersveelplegers. In Dronten en Urk hebben 55 verkeersveelplegers eveneens een brief ontvangen, maar bij een aantal van deze verkeersveelplegers zijn ook huisbezoeken afgelegd. Wanneer er een huisbezoek is afgelegd is de brief persoonlijk door een geüniformeerde agent aan hen overhandigd.

Tabel 4.1: Samenstelling onderzoeksgroepen (N=1346)

Onderzoeksgroep	N	Woongemeente	Acties
Experimenteel (N=88)	55	Dronten en Urk	Brief, huisbezoek
	33	Noordoostpolder	Alleen brief
Controle (N=1258)	1258	Overige	Geen

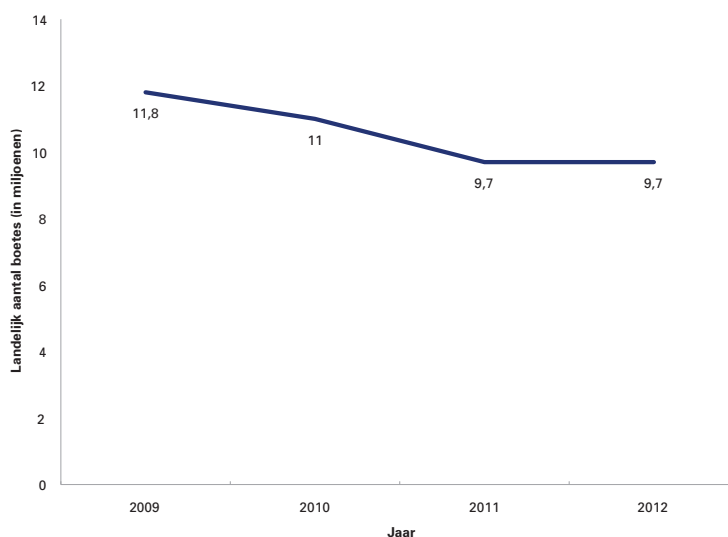
4.2 Boetes

In deze paragraaf wordt het aantal boetes van beide onderzoeksgroepen met elkaar vergeleken. Om de bevindingen in het juiste perspectief te kunnen plaatsen wordt allereerst de landelijke trend in het aantal verkeersboetes besproken, gevolgd door de ontwikkeling van beide onderzoeksgroepen. Daarna wordt het effect van de aanpak gemeten door van beide onderzoeksgroepen het aantal boetes een jaar vóór de aanpak te vergelijken met het aantal boetes een jaar na de aanpak.

6 De aanpak in Lelystad is reeds in 2009-2010 uitgevoerd. Van de verkeersveelplegers uit deze pilot beschikken we niet over de verkeersboetes die zij vóór 2009 hebben ontvangen. De verkeersveelplegers in Almere zijn na de zomer van 2013 aangeschreven, te kort geleden om resultaten te meten.

4.2.1 Landelijke ontwikkeling

Om een kader te schetsen waarin onze resultaten geïnterpreteerd kunnen worden wordt de landelijke ontwikkeling in het aantal uitgeschreven verkeersboetes kort besproken. De gegevens van 2009 tot en met 2012 zijn grafisch weergegeven in figuur 4.1.⁷



Figuur 4.1: Landelijke ontwikkeling aantal verkeersboetes in de periode 2009-2012
(bron: CBS Statline; bewerking: INTRAVAl)

Het landelijke aantal boetes is in de periode 2009 tot 2011 gedaald van 11,8 miljoen naar 9,7 miljoen. In 2012 is dit stabiel gebleven ten opzichte van 2011. We zullen dus naar alle waarschijnlijkheid een daling waarnemen bij zowel de experimentele als de controlegroep. De vraag is of die daling bij de experimentele groep sterker is dan bij de controlegroep.

4.2.2 Ontwikkeling onderzoeksgroepen

Om onze bevindingen in het juiste perspectief te plaatsen vergelijken we eerst de ontwikkeling van de onderzoeksgroepen met de hiervoor besproken lande-

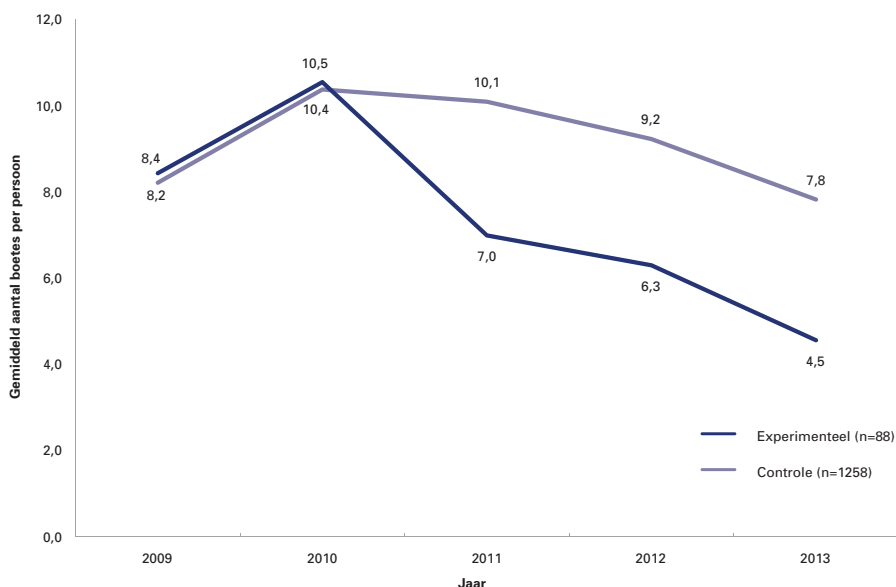
⁷ De landelijke gegevens voor het jaar 2013 zijn nog niet beschikbaar.

lijke ontwikkeling. Daartoe is het gemiddeld aantal boetes per persoon per jaar berekend en grafisch weergegeven (figuur 4.2).

We vinden inderdaad over het algemeen een daling bij beide onderzoeksgroepen. Deze daling is bovendien sterker voor de experimentele dan voor de controlegroep. Na 2010 zien we bij de experimentele groep namelijk een behoorlijke daling (van 10,4 naar 7) die bij de controlegroep achterwege blijft. Het gemiddelde van de controlegroep daalt uiteindelijk wel (tot gemiddeld 7,8 boetes per persoon in 2013), maar het gemiddelde van de experimentele groep is in dezelfde periode significant lager.

Op één punt wijkt de ontwikkeling van de onderzoeksgroepen af van de landelijke ontwikkeling, die tot 2011 een daling liet zien en tussen 2011 en 2012 een stabilisering. Het gemiddeld aantal boetes ligt in onze onderzoeksgroepen in 2009 eerst nog dicht bij elkaar (8,2 en 8,4), maar stijgt daarna voor zowel de experimentele als de controlegroep in de periode van 2009 tot en met 2010.

Een tweede afwijking betreft het feit dat in de landelijke ontwikkeling een stabilisering optreedt tussen 2011 en 2012. Bij de onderzoeksgroepen treedt een daling op.



Figuur 4.2: Gemiddeld aantal boetes per persoon per jaar weergegeven voor beide onderzoeksgroepen

4.2.3 Voor en na de aanpak

Het uiteindelijke doel van de aanpak is dat verkeersveelplegers hun verkeersgedrag aanpassen. Bij een gelijke pakkans zou dit moeten leiden tot minder verkeersboetes bij de experimentele groep. Om het directe effect van de aanpak te onderzoeken vergelijken we daarom het aantal boetes dat verkeersveelplegers gekregen hebben in de periode vóór de aanpak met het aantal boetes in de periode na de aanpak. We doen dit voor beide onderzoeksgroepen.

Er dient rekening te worden gehouden met de periode waarin de aanpak is uitgevoerd. Die is namelijk verschillend per gemeente. Zo is de aanpak in Dronten uitgevoerd in de periode van augustus 2011 tot mei 2012 en die in Noordoostpolder en Urk in de periode van juni 2011 tot december 2011. We hantieren het principe dat de periode vóór de aanpak even lang moet zijn als de periode na de aanpak, om zo te corrigeren voor eventuele tijdseffecten. Het aantal boetes een jaar vóór de aanpak wordt vergeleken met het aantal boetes een jaar na de aanpak.

De resultaten zijn weergegeven in tabel 4.2. In de experimentele groep daalt het aantal boetes van 932 naar 603. Dit is een significante daling van 35 procent. Voor de controlegroep wordt een lichte daling gevonden van 3 procent. Deze daling is niet significant.

Tabel 4.2: Aantal boetes een jaar vóór en een jaar na de aanpak per onderzoeksgroep (N=1346)

Onderzoeksgroep	Voor de aanpak	Na de aanpak	Vershil (%)
Experimenteel (N=88)*	932	603	-35
Controle (N=1258)	13039	12694	-3

*Significant verschil $p < 0,01$

Er is verder geen eenduidige relatie met de vorm van de aanpak gevonden. De verwachting is dat een huisbezoek door een geüniformeerde agent meer effect zal hebben op het gedrag van verkeersveelplegers. Wat dat betreft verwachten we een sterkere daling in Dronten en Urk dan in Noordoostpolder. Dit is niet het geval. De daling in Noordoostpolder is zelfs wat sterker dan die in Dronten en Urk, maar dit verschil is niet significant (zie tabel 4.3).

Tabel 4.3: Aantal boetes een jaar vóór en een jaar na de aanpak per woongemeente waar de vorm van aanpak verschillend is (N=88)

Woongemeente	Voor de aanpak	Na de aanpak	Vershil (%)
Dronten & Urk (N=55)	792	529	-33
Noordoostpolder (N=33)	140	74	-47

4.3 Ergernissen, aso-overtredingen en overige overtredingen

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de categorieën boetes die de verkeersveelplegers een jaar vóór en een jaar na de aanpak hebben gekregen. Het gaat hierbij om de in hoofdstuk 3 gehanteerde categorieën: ergernissen, aso-overtredingen en overige overtredingen.

4.3.1 Ergernissen

Met betrekking tot het aantal ergernissen zien we voor de experimentele groep een significante daling van 39 procent (zie tabel 4.4). De controlegroep laat een lichte daling zien van 3 procent, maar deze daling is niet significant.

Tabel 4.4: Aantal boetes voor ergernissen een jaar vóór en een jaar na de aanpak per onderzoeksgroep (N=1346)

Onderzoeksgroep	Voor de aanpak	Na de aanpak	Vershil (%)
Experimenteel (N=88)*	803	488	-39
Controle (N=1258)	10225	9938	-3

*Significant verschil $p < 0,05$

4.3.2 Aso-overtredingen

Het aantal aso-overtredingen een jaar vóór en een jaar na de aanpak is in tabel 4.5 per onderzoeksgroep weergegeven. Het aantal overtredingen van de experimentele groep is met 45 procent gedaald van 24 naar 13. Deze daling is echter niet significant. Dit komt waarschijnlijk door het lage aantal aso-overtredingen dat gepleegd is door de experimentele groep. Hierdoor neemt de kracht van statistische toetsing (de 'power') aanzienlijk af (zie ook Moore & McCabe, 2005). Voor de controlegroep vinden we eveneens een daling (12 procent), maar ook deze is niet significant.

Tabel 4.5: Aantal boetes voor aso-overtredingen een jaar vóór en een jaar na de aanpak per onderzoeksgroep (N=1346)

Onderzoeksgroep	Voor de aanpak	Na de aanpak	Vershil (%)
Experimenteel (N=88)	24	13	-45
Controle (N=1258)	528	465	-12

4.3.3 Overige overtredingen

Wat betreft de overige overtredingen die door de verkeersveelplegers worden gemaakt, vinden we bij beide onderzoeksgroepen een zeer lichte daling (zie tabel 4.6). Deze dalingen zijn niet significant.

Tabel 4.6: Aantal boetes voor overige overtredingen een jaar vóór en een jaar na de aanpak per onderzoeksgroep (N=1346)

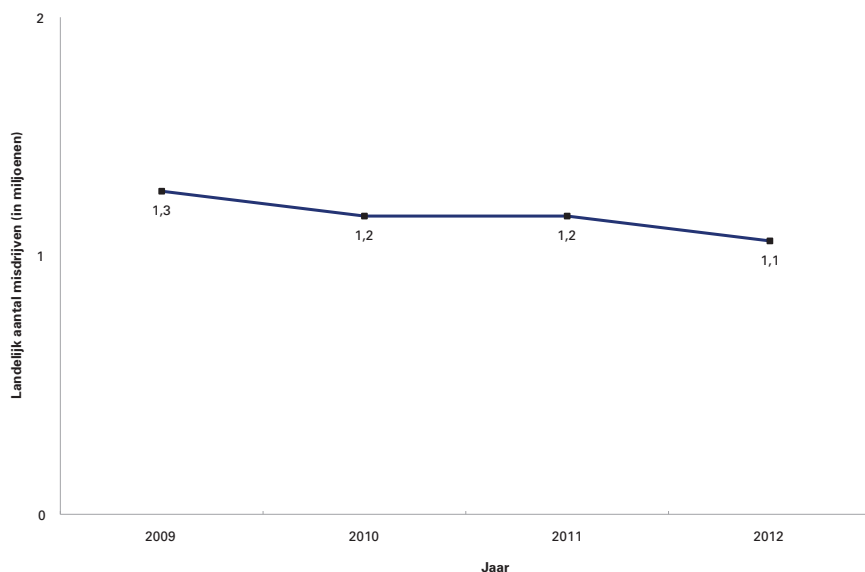
Onderzoeksgroep	Voor de aanpak	Na de aanpak	Vershil (%)
Experimenteel (N=88)	105	102	3
Controle (N=1258)	2291	2280	1

4.4 Misdrijven

In deze paragraaf wordt het aantal gepleegde misdrijven van beide onderzoeksgroepen vergeleken. Om de bevindingen in het juiste perspectief te kunnen plaatsen wordt allereerst de landelijke trend in het aantal gepleegde misdrijven besproken, gevolgd door de ontwikkeling van beide onderzoeksgroepen. Daarna wordt het indirecte effect van de aanpak gemeten door van beide onderzoeksgroepen het aantal gepleegde misdrijven te analyseren en te vergelijken.

4.4.1 Landelijke ontwikkeling

Om onze resultaten goed te kunnen interpreteren wordt de landelijke ontwikkeling in het aantal gepleegde misdrijven kort besproken. De landelijke ontwikkeling van het aantal gepleegde misdrijven is grafisch weergegeven in figuur 4.3. We zien dat het aantal misdrijven in Nederland van 2009 tot 2012 licht is gedaald (van 1,3 naar 1,1 miljoen). Dit betekent dat stijgingen en dalingen die we voor de onderzoeksgroepen vinden, grotendeels niet te verklaren zijn door de landelijke ontwikkeling. Als een dergelijk effect wordt gevonden, kan dit dus worden toegeschreven aan een andere factor.

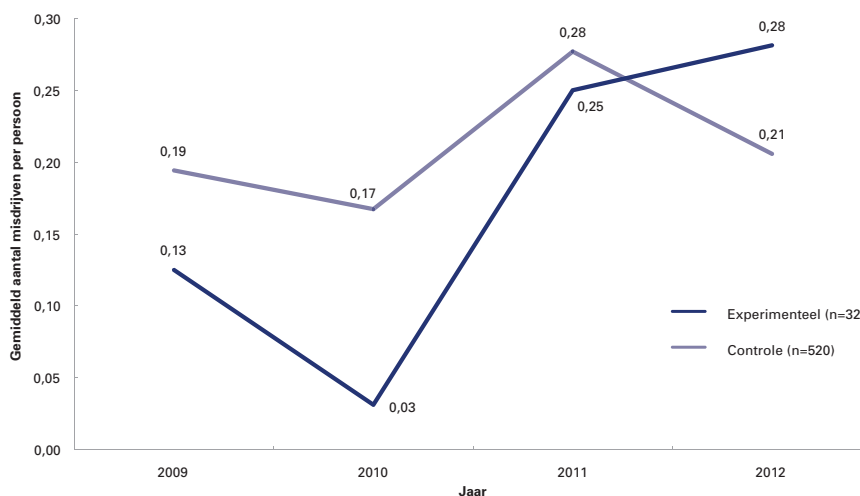


Figuur 4.3: Landelijke ontwikkeling aantal misdrijven in de periode 2009-2012 (bron: CBS Statline; bewerking: INTRAVAL)

4.4.2 Ontwikkeling onderzoeksgroepen

Om onze bevindingen in het juiste perspectief te plaatsen vergelijken we eerst de ontwikkeling van de onderzoeksgroepen met de hiervoor besproken landelijke ontwikkeling. Daartoe is het gemiddeld aantal gepleegde misdrijven per persoon per jaar berekend en grafisch weergegeven (figuur 4.4).⁸ We vinden een schommelend patroon voor beide onderzoeksgroepen met eerst een lichte daling van 2009 tot 2010 en vervolgens een relatief grote stijging van 2010 tot 2011. Waar we vervolgens bij de controlegroep een daling zien van 2011 tot 2012, zien we daarentegen bij de experimentele groep een stijging. Er is geen duidelijke samenhang tussen de aanpak van verkeersveelplegers en misdrijven waarvoor zij een proces-verbaal hebben ontvangen. De verschillen tussen de onderzoeksgroepen zijn niet significant.

⁸ Alleen verkeersveelplegers die ten minste voor één misdrijf geregistreerd staan in de afgelopen vijf jaar, zijn in de figuur meegenomen. Het gaat om 552 verkeersveelplegers. Het jaar 2013 is niet meegenomen, omdat slechts één respondent in dit jaar geregistreerd stond.



Figuur 4.4: Gemiddeld aantal misdrijven per persoon per jaar weergegeven voor beide onderzoeksgroepen (N=552)

4.4.3 Aard van de misdrijven

Het patroon dat we vinden (zie figuur 4.4) impliceert dat er geen indirect effect van de aanpak op het aantal gepleegde misdrijven van verkeersveelplegers is. Dat dit over het algemeen niet het geval is, hoeft niet te betekenen dat er geen enkel effect is. Het effect kan bijvoorbeeld betrekking hebben op een specifiek misdrijf. Om dit verder te onderzoeken gaan we na of verkeersveelplegers in de experimentele groep afwijken van die in de controlegroep voor wat betreft de aard van de misdrijven die zij gepleegd hebben. We houden hierbij geen rekening met tijdsperiodes, omdat de experimentele groep in dat geval te klein zou worden om nog zinvolle uitspraken te kunnen doen over het effect.

Tabel 4.7: Aard van misdrijven per onderzoeksgroep en totaal (N=552)

	Experimenteel (N=32)		Controle (N=520)		Totaal	
	N	%	N	%	N	%
Drugsmisdrijven	12	5	148	5	160	5
Geweldsmisdrijven	36	15	419	15	455	15
Verkeersmisdrijven*	29	12	524	19	553	19
Vermogensdelicten met geweld	9	4	83	3	92	3
Vermogensdelicten zonder geweld	97	41	1011	37	1108	37
Vernielingen	30	13	301	11	331	11
Overige misdrijven	21	9	253	9	274	9
Totaal	234	100	2739	100	2973	100

* Significant verschil $p < 0,01$

Als we kijken naar het soort gepleegde misdrijven door de groepen verkeersveelplegers, dan zien we tussen de experimentele en de controlegroep vrijwel geen verschil tussen de categorieën misdrijven, behalve voor verkeersmisdrijven (zie tabel 4.7). Onder verkeersmisdrijven vallen onder andere rijden onder invloed en doorrijden na een ongeval. De experimentele groep scoort duidelijk lager op dit soort misdrijven: van de misdrijven van de verkeersveelplegers uit de experimentele groep is 12 procent een verkeersmisdrijf tegenover 19 procent voor de controlegroep, een significant verschil.

Typologie

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de zestig verkeersveelplegers waarmee een interview is gehouden. Daartoe worden zij ingedeeld in een typologie, waarbij vier typen verkeersveelplegers worden onderscheiden. Een typologie is een onderverdeling van personen op basis van meerdere kenmerken. Er wordt allereerst aandacht besteed aan de analyse en de gekozen typologieconstructie. Vervolgens wordt per type een beschrijving gegeven van het gedrag in het verkeer, de eerste reactie op de brief, de ervaringen met de aanpak, de mening over verkeersboetes en staandhoudingen, de (drog)redenen voor het maken van de overtredingen, de mate van zelfcontrole en eventuele gedragsaanpassingen.

5.1 Analyse en constructie

Om structuur aan te brengen in de diversiteit van de verkeersveelplegers is een typologie geconstrueerd op basis van hun kenmerken. Bij een typologieconstructie gaat het om het groeperen van onderzoekseenheden op basis van een meervoud aan kenmerken (Jansen, 2011). Volgens de minimale-maximale vergelijkingsmethode dienen daarbij de verschillen tussen de typen maximaal te zijn en de verschillen binnen de typen minimaal (Bieleman & De Bie, 1992). Voor het samenstellen van deze typologie is om te beginnen de verzamelde informatie per interview grondig gelezen. Per verkeersveelpleger zijn daarbij enkele kenmerken genoteerd en is het interview in een paar zinnen samengevat. Vervolgens is nagegaan welke criteria (dimensies) voldoende onderscheidend zijn voor het indelen van de verkeersveelplegers.

5.1.1 Dimensies

Op basis van de verzamelde informatie is gekozen voor een typologie met twee dimensies, namelijk sanctiegevoeligheid en rijgedrag. Per verkeersveelpleger is

gekeken of er sprake is van sanctiegevoeligheid en hoe het eigen rijgedrag wordt omschreven.

Bij sanctiegevoeligheid is een onderscheid te maken tussen verkeersveelplegers die wel sanctiegevoelig zijn en verkeersveelplegers die niet sanctiegevoelig zijn. De verkeersveelplegers die niet sanctiegevoelig zijn, geven aan dat het ontvangen van geldboetes hun gedrag niet verandert. De andere verkeersveelplegers, die wel sanctiegevoelig zijn, zijn daarentegen bang voor mogelijk verdere sancties zoals hogere boetes of het kwijtraken van het rijbewijs als zij te veel geldboetes blijven krijgen. Bij sommige van deze verkeersveelplegers speelt ook het morele aspect een rol. Zij komen tot het inzicht dat hun gedrag inderdaad gevaarlijk is of ze schamen zich voor het feit dat ze bij de politie bekendstaan als verkeersveelpleger.

Bij de tweede dimensie, rijgedrag, is onderscheid gemaakt tussen assertief en conformerend rijgedrag. De verkeersveelplegers met assertief rijgedrag omschrijven de eigen rijstijl vaak als 'vlot' of 'sportief'. Zij benadrukken echter dat hun rijstijl desondanks niet gevaarlijk is voor andere weggebruikers. De assertieve bestuurder rijdt vaak (te) hard en zelfverzekerd. In de eigen beleving heeft deze bestuurder volledige controle over het voertuig dat hij bestuurt. Bij andere verkeersveelplegers is sprake van conformerend rijgedrag. Dit zijn bestuurders die aangeven 'met de stroom mee' te rijden en zich conform de verkeersregels te gedragen. Als andere voertuigen op dezelfde weg te hard rijden, dan rijdt de conformerende bestuurder vaak ook te hard.

Bij het indelen van de respondenten zijn zes respondenten buiten beschouwing gelaten. Van deze respondenten kunnen we geen inschatting maken van de sanctiegevoeligheid en/of het rijgedrag, omdat zij de bewuste overtredingen niet zelf hebben gepleegd. In vier van deze gevallen gaat het om verkeersveelplegers die een eigen bedrijf hebben waarvan alle voertuigen op hun naam staan. In de andere twee gevallen was het niet de aangeschreven persoon die de overtredingen had gepleegd, maar zijn zoon of dochter.

Bovenstaande werkwijze leidt uiteindelijk tot vier typen verkeersveelplegers (zie tabel 5.1). Ieder type kenmerkt zich door een specifieke combinatie van de twee dimensies. Alle vier mogelijke combinaties tussen sanctiegevoeligheid en rijgedrag blijken daadwerkelijk voor te komen bij de 54 verkeersveelplegers. Het gaat om:

- de onbewogen rijder: *assertief rijgedrag* en *niet sanctiegevoelig*;
- de calculerende rijder: *assertief rijgedrag* en *wel sanctiegevoelig*;
- de excuserende rijder: *conformerend rijgedrag* en *niet sanctiegevoelig*;
- de onbewuste rijder: *conformerend rijgedrag* en *wel sanctiegevoelig*.

De onbewogen rijder is het meest vertegenwoordigd in dit onderzoek met 21 verkeersveelplegers, terwijl de excuserende rijder het minst vertegenwoordigd is met zeven verkeersveelplegers.

Tabel 5.1: Typen verkeersveelplegers (N=54)

Sanctiegevoeligheid	Rijgedrag	
	Assertief	Conformerend
Niet sanctiegevoelig	De onbewogen rijder (N=21)	De excuserende rijder (N=7)
Wel sanctiegevoelig	De calculerende rijder (N=16)	De onbewuste rijder (N=10)

5.2 De onbewogen rijder

Van de 54 verkeersveelplegers behoren er 21 tot de onbewogen rijders. De onbewogen rijder wordt door een assertieve rijstijl gekenmerkt en is niet gevoelig voor sancties. Van deze 21 verkeersveelplegers zijn er dertien man en acht vrouw. De gemiddelde leeftijd is 50 jaar. Tweederde (veertien) is hoger opgeleid.

Gedrag in het verkeer

Het rijgedrag van de onbewogen rijder is snel en zelfverzekerd. Hij omschrijft zijn eigen rijstijl vaak als sportief of vlot, maar benadrukt dat hij niet gevaarlijk rijdt. ‘Ik rijd te hard, maar niet asociaal. Ik heb bijvoorbeeld nog nooit schade gereden of een ongeluk veroorzaakt’ [respondent 41]. Hij meent zijn auto volledig onder controle te hebben door jarenlange ervaring op de weg en ergert zich aan het onzekere rijgedrag van sommige andere weggebruikers. ‘Ik zou graag zien dat mensen wat harder en zelfverzekerder zouden rijden. Dat onzekere gedrag is pas gevaarlijk. Ze kijken niet in hun spiegel en voegen soms zomaar in’ [03].

Eerste reactie

Als deze verkeersveelplegers kennisnemen van het feit dat ze bekendstaan bij de politie als verkeersveelpleger, reageren zij vaak spottend: ‘Heeft de politie niets beters te doen?’ [03] Of onverschillig: ‘Het zal me m’n reet roesten’ [49]. Die reactie hangt vaak samen met het feit dat men over het algemeen geen hoge pet

op heeft van het optreden van de politie. ‘Ik heb niets met de politie. Ik erger me vaak aan het gedrag van jonge agenten’ [40]. Ook vinden ze dat de politie zich met de echte criminaliteit moet bezighouden in plaats van de gewone burger te pesten. ‘Boetes zijn er om gaten in de begroting te dichten’ [03]. Om deze reden reageert de onbewogen rijder dan ook vaak verontwaardigd op het feit dat hij op zijn gedrag wordt aangesproken. ‘Schandalig. Dit is echt hypocriet. Het gaat ze helemaal niet om het veranderen van gedrag’ [40].

Ervaringen met de aanpak

Wanneer we vragen of de onbewogen rijder iets gemerkt heeft van de aanpak, geven ze allemaal aan dat ze daar in de praktijk niets van gemerkt hebben. Eén van de verkeersveelplegers voegt hieraan toe dat hij dit de politie kwalijk neemt. ‘Nee, en dat frustreert me sowieso al aan de politie. Ze doen zo weinig! Laatst is er bij mij ingebroken en na twee dagen hielden ze al op met hun onderzoek’ [40]. Er zijn wel twee verkeersveelplegers die aangeven dat ze, hoewel ze niks gemerkt hebben, toch opgelet hebben of ze gevolgd werden. ‘In principe heb ik er niets van gemerkt, maar toch had ik een soort achtervolgingswaan’ [30].

Mening verkeersboetes en staandehoudingen

Als de onbewogen rijder een boete krijgt, dan is de impact daarvan op het rijgedrag vrijwel nihil. Slechts een enkeling geeft aan beter op te letten na een forse bekeuring. Als een verkeersboete al een impact heeft, dan is dat omdat de boetes zo hoog zijn. ‘Het is voor mij niet zo belangrijk hoe ik een boete krijg. Het gaat mij erom hoe hoog hij is’ [23]. Een paar verkeersveelplegers zien boetes als een vorm van belasting die de overheid nodig heeft om de begroting rond te krijgen. Toch krijgen ze liever een boete dan dat ze staande gehouden worden, omdat het contact met agenten meestal niet goed verloopt. ‘Ze zetten je neer als een hufter, terwijl je maar 5 kilometer per uur te hard gaat’ [47]. Een andere verkeersveelpleger zegt hierover: ‘Ik irriteer me vooral aan van die jonge agenten die denken dat ze de wet zijn, omdat ze net van de opleiding afkomen’ [40].

(Drog)redenen

Dit type verkeersveelpleger is snel met het geven van redenen voor de grote hoeveelheid overtredingen die hij heeft begaan. De meest genoemde reden is dat de auto waarin de verkeersveelpleger rijdt, uitnodigt om hard te rijden. 'Ik rijd in een sportwagen van 350 pk. Daar rijd je natuurlijk niet als een opa in' [12]. Ook noemt de onbewogen rijder verschillende redenen waarom hij niet aangemerkt zou mogen worden als verkeersveelpleger. De meest genoemde reden hiervoor is dat het gedrag dat hij in het verkeer vertoont, niet gevaarlijk is. Dat kan liggen aan de locatie waar de overtreding wordt begaan: 'Ik rijd wel te hard, maar nooit in de bebouwde kom' [36]. Maar ook aan het tijdstip: 'Al die boetes zijn om twee uur 's nachts op dezelfde locatie. Dat is gewoon pech' [30].

Mening aanpak

De verkeersveelplegers in deze categorie zijn uitgesproken negatief over de aanpak van verkeersveelplegers door de politie in hun regio. Enkele reacties zijn: 'belabberd' [03], 'flauwekul' [27], 'zinloos tijdverdrijf' [39] en 'niet effectief' [36]. De aanpak zou niet leiden tot gedragsverandering, maar slechts tot irritatie. 'Dit leidt tot irritatie. Helemaal omdat de politie hier niets doet aan de aanhoudende criminaliteit' [01]. Verder geven ze aan dat de brief die zij ontvangen hebben niet duidelijk genoeg is opgesteld. 'Ik snap niet waarom ze mij geselecteerd hebben. Wat zijn de randvoorwaarden? Welke overtredingen heb ik dan gemaakt? Die brief is bovendien heel langdradig geschreven' [12]. Een andere verkeersveelpleger gaat nog een stapje verder door te beweren dat deze aanpak van de politie helemaal geen aanpak is.

'Een aanpak heeft een doel. Ik heb die brief gelezen en niets doet mij vermoeden dat ze hier een doel hebben. Er wordt niets gezegd over mijn overtredingen en mogelijke sancties die me nu boven het hoofd hangen. Ik word nergens mee geconfronteerd. Dan neem ik het dus niet serieus en verander ik niet.' [39]

Zelfcontrole

De onbewogen rijder rapporteert een hoge zelfcontrole in algemene situaties: gemiddeld 39 van de maximale 48 punten. Dit gaat samen met het feit dat ze menen hun voertuig goed onder controle te hebben. ‘Mijn rijstijl neigt naar perfectie. Ik ken persoonlijk niemand die beter rijdt dan ik’ [29]. Toch lijkt de assertieve rijstijl die dit type erop na houdt niet goed te passen bij een hoge mate van zelfcontrole. In de literatuur wordt een dergelijke rijstijl juist geassocieerd met een lage mate van zelfcontrole (Junger e.a., 1995; Gottfredson & Hirschi, 1990).

Blijkbaar gebeurt er iets met de onbewogen rijder als hij achter het stuur kruipt, waardoor hij de zelfcontrole verliest. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de agressieve rijstijl voortkomt uit frustratie. Deze frustratie ontstaat wanneer de eigen belangen belemmerd worden door externe factoren (Dollard e.a., 1939). Verkeersveelplegers uit deze categorie moeten vaak op tijd ergens zijn. Ze kunnen hierin belemmerd worden door files, lange wachttijden voor een rood stoplicht en ongevallen. De grootste frustratie van dit type verkeersveelpleger is echter het onzekere gedrag van medeweggebruikers. Hierover merkt een respondent op:

‘Het gevaarlijkste zijn de “fatsoensrakers” die zich altijd aan de regels houden. Sommigen gaan gerust een kilometer voor de afslag al op de linkerbaan rijden, omdat ze bang zijn dat ze de afslag missen. Ik irriteer me daar verschrikkelijk aan.’ [58]

Ook speelt de anonimiteit in het verkeer en het gebrek aan communicatiemiddelen tussen bestuurders mogelijk een rol (Ellison e.a., 1995). Doordat niet altijd duidelijk te zien is wie er achter het stuur van een auto zit, is de sociale controle in het verkeer beduidend lager dan in andere situaties. Dat houdt in dat agressief gedrag moeilijker aan de identiteit van de bestuurder gekoppeld kan worden. Bovendien is het onder het rijden vaak niet goed mogelijk om contact te maken met andere bestuurders en kan men snel weggrijpen als de situatie uit de hand dreigt te lopen. In de wetenschap dat dit zo is, zullen mensen sneller geneigd zijn agressie te vertonen in het verkeer dan in andere situaties.

Gedragsaanpassing

Hard rijden is iets wat bij de onbewogen rijder hoort en hij is niet van plan deze gewoonte af te leren. Er is slechts één verkeersveelpleger die aangeeft een verandering te hebben gemaakt met betrekking tot het rijgedrag, maar deze aanpassing is er niet op gericht om veiliger te rijden. ‘Ik heb een programma op mijn telefoon geïnstalleerd, zodat ik een melding krijg als ze staan te flitsen’ [12]. De rest geeft aan het gedrag niet aan te passen. De reden die zij hiervoor vaak noemen is dat het eigen rijgedrag niet gevaarlijk is en dat aanpassing dus niet nodig is. ‘Waarom zou ik veranderen? Ik rijd niet gevaarlijk’ [14]. Een andere reden die mee lijkt te spelen is dat sommigen zich dermate irriteren aan de wijze waarop men geïnformeerd is over de registratie als verkeersveelpleger, dat ze zich alleen daarom al niet aan zullen passen. ‘Ik irriteer me aan die toon. Zo’n wijzend vingertje. Daar verander ik niet om’ [44]. In een van de interviews wordt ook een opmerking gemaakt waaruit blijkt dat de tijdelijkheid van de maatregel voor verkeersveelplegers hierbij een rol speelt. ‘Ik verander niet voor een bureaucraat die een balletje opgooit. Hierna gebeurt er toch niets meer mee’ [03].

5.3 De calculerende rijder

Van de 54 verkeersveelplegers behoren er zestien tot de calculerende rijders. De calculerende rijder heeft een assertieve rijstijl, maar is (in tegenstelling tot de onbewogen rijder) wel gevoelig voor sancties. Van deze zestien verkeersveelplegers zijn er dertien man en drie vrouw. De gemiddelde leeftijd is 51 jaar. Het grootste deel van deze verkeersveelplegers is in het bezit van een mbo-diploma.

Gedrag in het verkeer

De calculerende rijder rijdt hard, want tijd is geld. Het gaat voornamelijk om ondernemers of mensen met een goedbetaalde baan, die vaak voor hun werk op de weg zijn. Net als de onbewogen rijder geeft de calculerende rijder aan dat het rijgedrag misschien snel is, maar niet gevaarlijk. Een respondent zegt hierover: ‘Hard rijden moet je kunnen. Niet iedereen kan dat, maar ik wel. Dan is dat niet gevaarlijk’ [06]. Een enkele verkeersveelpleger van dit type ziet zich als een nette en beleefde bestuurder. ‘Ik rijd fatsoenlijk, maar door de auto die ik

reed, ging ik al snel te hard. Ik heb nu een andere gekocht en rijd nu veel rustiger' [50].

Eerste reactie

De meeste verkeersveelplegers van dit type reageren verbaasd op de brief en hun registratie. 'Ik vroeg me af op welke gronden ze me deze brief gestuurd hebben' [27]. Een andere reactie die veel voorkomt is onverschilligheid. 'Er stond dat ik te veel bonnetjes had gekregen de laatste tijd. Ik dacht: ja, dat kan wel kloppen' [31]. Twee respondenten hadden geen idee dat ze geregistreerd stonden: 'Ik heb die brief niet gezien.' Een enkeling is boos: 'Ik ben hevig vertoewdwaardigd en heb geen vertrouwen meer in de politie' [18]. Sommige verkeersveelplegers zijn erg geschrokken door de registratie en anderen dachten dat de brief een slechte grap was. De reacties lopen wat dit betreft dus erg uiteen bij de calculerende rijder.

Ervaringen met de aanpak

Bijna alle verkeersveelplegers in deze categorie geven aan dat ze niets gemerkt hebben van de aanpak. Eén verkeersveelpleger neemt dit de politie zeer kwalijk. 'Helemaal niets van gemerkt. Ze doen niets! Deden ze maar eens wat' [06]. Een ander geeft aan dat hij in de gaten kan zijn gehouden, ondanks het feit dat hij niets gemerkt heeft. 'Ik weet via een vriend van me die bij de politie werkt, dat ze wel dat soort technologie hebben en ook gebruiken' [60]. Slechts één verkeersveelpleger zegt wél iets te hebben gemerkt. 'Ik werd staande gehouden en die agent vertelde me dat ik een rode kaart achter mijn naam had staan' [10].

Mening verkeersboetes en staandehoudingen

Boetes worden ingecalculeerd en betaald zonder morren. De calculerende rijder weet dat er op te hard rijden een boete staat, maar kiest er desondanks voor om het risico te nemen. 'Als je staande gehouden wordt of een boete krijgt, moet je niet zeuren. Je speelt het spel en verliest' [26]. Staande gehouden worden is wel anders dan het simpel ontvangen van een boete, omdat de verkeersveelpleger

persoonlijk contact met een agent heeft. Sommigen vinden dat dit juist voordelen heeft ten opzichte van het krijgen van een boete per post. ‘Als je staande gehouden wordt, kun je die boete tenminste nog aanvechten’ [26]. Anderen ervaren staande gehouden worden echter als veel onprettiger dan een geldboete per post. ‘Je schrikt je rot! Ik kreeg er echt hartkloppingen van’ [28].

(Drog)redenen

De redenen die de calculerende rijders geven voor het grote aantal overtredingen dat zij maken, lopen uiteen. Ongeveer een derde van deze verkeersveelplegers geeft geen specifieke reden op waarom ze de overtredingen hebben begaan. Ongeveer een kwart zegt dat de grote hoeveelheid overtredingen te maken heeft met het feit dat ze veel op de weg zijn voor hun werk. ‘Ik rijd op jaarbasis wel 70.000 kilometer. Dan lijkt het mij logisch dat je meer boetes krijgt’ [22]. Eén verkeersveelpleger geeft aan dat hij veel overtredingen maakt, omdat hij niet weet hoe hard hij overal mag. ‘De ene keer mag ik 100, dan mag ik 130 en opeens weer 120. Ik snap er niets meer van’ [37]. Een ander zegt dat het te maken heeft met het feit dat er meer op snelheid gecontroleerd wordt in zijn regio. ‘Er zijn hier nu buitensporig veel van die controles van de politie. Echt niet normaal’ [52].

Mening aanpak

Er wordt overwegend positief gereageerd op het feit dat de politie aandacht besteedt aan personen die regelmatig verkeersovertredingen begaan. ‘Ik vind het goed! Er zijn een hoop mensen die gekke dingen uithalen op de weg en daarop gewezen moeten worden’ [07]. Een verkeersveelpleger waarbij een huisbezoek is uitgevoerd, geeft aan dat hij onder de indruk was. ‘Ik was voornamelijk onder de indruk, omdat ze in uniform kwamen’ [54]. Toch denkt om en nabij de helft dat de aanpak niet zal helpen. ‘Zo’n brief maakt totaal geen indruk’ [37]. Zij geven met name aan dat er in de brief niets gezegd wordt over hun overtredingen. ‘Ik vind het vreemd. Waarom krijg ik zo’n brief? Ik weet nu niet eens waar het over gaat’ [26]. Hier wordt vaak aan toegevoegd dat een brief niet de juiste manier is om hen op hun gedrag aan te spreken. ‘Dit gesprek met u is goed. De politie had me ook gewoon moeten bellen’ [13].

Zelfcontrole

De calculerende rijder rapporteert een hoge zelfcontrole in algemene situaties: gemiddeld 39 van de maximale 48 punten. Dit is in overeenstemming met hun rationele gedrag in het verkeer. Deze verkeersveelplegers geven gas wanneer ze kunnen en nemen een bekeuring op zijn tijd op de koop toe. Dat is nou eenmaal het risico van hun manier van rijden. Als geldboetes dan toch een te hoge kostenpost worden, bezitten ze naar eigen zeggen genoeg zelfcontrole om zo te rijden dat ze geen boetes meer ontvangen. 'Je relateert het dan gewoon voor jezelf. Die paar kilometer per uur te hard leveren je misschien maar vijf minuten tijdwinst op. Dan is dat het risico op een boete eigenlijk toch niet waard' [18].

Gedragsaanpassing

Er wordt een afweging tussen tijdwinst en geld gemaakt door de calculerende rijder. Veel verkeersveelplegers geven dan ook aan dat ze hun gedrag hebben aangepast, omdat ze vonden dat de kosten van de boetes te hoog opliepen. 'Ik probeer die boetes nu te voorkomen, want ik betaal me blauw' [52]. Anderen geven aan dat ze hun gedrag alleen aanpassen als de boetes verhoogd worden of als er een reële kans bestaat dat hun rijbewijs wordt ingetrokken bij verdere overtredingen. 'Ik verdien toch mijn geld met m'n rijbewijs, dus het is dom om dat te riskeren om iets harder te kunnen rijden' [31]. Veel van deze gedragsveranderingen zijn echter niet te wijten aan de aanpak van de politie. Dat blijkt uit een aantal opmerkingen die worden gemaakt in de interviews. Zo zegt dezelfde respondent: 'Of die brief daar een rol in speelt, weet ik niet, hoor. Het was meer mijn eigen gedachtegang' [31]. Een ander zegt hierover: 'Ik heb die brief niet eens gelezen. Het gaat gewoon puur om het geld' [37]. Een enkele verkeersveelpleger van dit type geeft aan dat het naast zonde van het geld ook vervelend is om als verkeersveelpleger geregistreerd te staan. 'Je wordt toch neergezet als crimineel. Dat wil je niet. Het financiële speelt ook mee natuurlijk' [22].

5.4 De excuserende rijder

Van de 54 verkeersveelplegers behoren er zeven tot de excuserende rijders. De excuserende rijder is niet sanctiegevoelig en vertoont conformerend rijgedrag. Van deze zeven verkeersveelplegers zijn er drie man en vier vrouw. De gemid-

delde leeftijd is 53 jaar. Het opleidingsniveau van deze verkeersveelplegers varieert van vmbo tot WO.

Gedrag in het verkeer

De excuserende rijder rijdt met de stroom mee en gedraagt zich conform de geldende verkeersregels. Zij zeggen te anticiperen op de rest van het verkeer. Dit betekent dat als andere weggebruikers te hard rijden, zij dit ook vaak doen. Hoewel ze veel bekeuringen krijgen, beschrijven ze hun rijstijl als ‘beheerst’ [53] en/of ‘anticiperend’ [05]. Enkele verkeersveelplegers geven zelfs aan dat ze erg voorzichtig rijden. ‘Ik ga wel iets te hard soms, maar veel mensen vinden me vaak juist té voorzichtig’ [34].

Eerste reactie

Als eerste reactie schieten deze verkeersveelplegers gelijk in de verdediging. ‘Het is niet terecht! Ik ben toch geen bumperklever of zo’ [34]. Vaak gaat dit gepaard met verontwaardiging. ‘Ik vraag me echt af of er nog wel intelligente mensen bij de politie werken. Ik rijd voorzichtig, maar zie soms gewoon iets over het hoofd’ [19]. Het lijkt erop dat de excuserende rijder de ernst van het aantal overtredingen niet inziet of bagatelliseert. Dit komt ook naar voren in een interview waarin een verkeersveelpleger beweert dat de overtredingen die hij maakt niet zo ernstig zijn: ‘Ik krijg alleen boetes voor snelheidsovertredingen van tussen de 10 en 15 kilometer per uur te hard. Dat zijn toch geen verschrikkelijke overtredingen’ [05].

Ervaringen met de aanpak

Geen enkele verkeersveelpleger uit deze categorie heeft iets gemerkt van de aanpak. Eén verkeersveelpleger geeft wel aan dat hij er tijdens een huisbezoek op is gewezen dat hij in de gaten zou worden gehouden. ‘Ja, dat hebben ze me verteld toen. Ik heb daar in de praktijk alleen helemaal niets van gemerkt’ [53]. Een ander zet vraagtekens bij het idee dat hij in de gaten zou worden gehouden. ‘Ik heb er niets van gemerkt. Met alle respect hoor, maar hoe hadden ze dat ook willen doen dan? Volgens mij kan dat helemaal niet’ [19].

Mening verkeersboetes en staandehoudingen

De excuserende rijder heeft geen uitgesproken mening over verkeersboetes en staandehoudingen in het algemeen. Deze verkeersveelplegers geven aan dat het jammer is als je een bekeuring krijgt, maar dat je de boete gewoon moet incasseren. 'Op dat moment incasseer je die boete gewoon en ga je verder' [05]. Een respondent geeft aan zich voor een staandehouding te schamen. 'Je wordt ter plekke geconfronteerd en daar schaam je je natuurlijk voor' [34]. Een ander maakt een opmerking gerelateerd aan het boetesysteem in Nederland. Hij beweert indirect, met een lacherige ondertoon, dat boetes vooral gericht zijn op belastinginning. 'Ik ben eigenlijk een beetje een spaarvarkentje van de overheid. Het zou niet best zijn als ik opeens geen boetes meer kreeg. Dan lopen ze een hele hoop inkomsten mis, haha' [05].

(Drog)redenen

Als reden voor de grote hoeveelheid overtredingen wordt door de verkeersveelplegers genoemd dat ze niet doorhebben hoeveel overtredingen ze maken. 'Ik heb gewoon pech. Blijkbaar meer pech dan anderen' [19]. Eén verkeersveelpleger kan zich de overtredingen niet meer herinneren. 'Ik heb gelijk de politie opgebeld en die man noemde allerlei overtredingen waar ik niets van wist' [35]. Bovendien twijfelen twee verkeersveelplegers aan de ernst van de overtredingen. 'Ik maak alleen lichte overtredingen, hoor' [53].

Mening aanpak

Dit type verkeersveelpleger is van mening dat hij niet tot de doelgroep van de aanpak behoort, omdat hij geen gevaar op de weg vormt. Er wordt immers gewoon met de stroom meegereden. Op zich vinden deze verkeersveelplegers de aanpak een goed initiatief en het zou kunnen werken, maar niet in hun geval. 'Ik vind de aanpak goed, maar het gaat erom wie je aanschrijft. Ik had niet aangeschreven hoeven worden' [05]. Een andere respondent van dit type is explicieter in wie er dan wel aangeschreven had moeten worden. 'Kijk, als je geregeld 60 kilometer per uur te hard rijdt, dan kunnen ze je erop aanspreken. Dit is niet nuttig voor mensen zoals ik' [34]. Weer een ander verwoordt het als volgt: 'Ik begrijp dat er aandacht is, maar er wordt niet gekeken naar de aard en

frequentie van de overtredingen. Ze moeten die verkeersveelplegers op een andere manier selecteren' [53].

Zelfcontrole

De excuserende rijder rapporteert een zeer hoge zelfcontrole in algemene situaties: gemiddeld 45 van de maximale 48 punten. Dit hangt samen met hetgeen deze verkeersveelplegers over zichzelf zeggen, namelijk dat zij nette, conformerende bestuurders zijn, die zich kunnen beheersen in het verkeer. Toch worden zij tot de groep verkeersveelplegers gerekend, omdat zij bovengemiddeld veel bekeuringen ontvangen. Het lijkt erop dat deze verkeersveelplegers denken dat ze 'in controle' zijn, terwijl dat eigenlijk niet het geval is. Mogelijk is het daarom ook zo dat deze verkeersveelplegers in de verdediging schieten wanneer ze op hun gedrag worden aangesproken. Ze kunnen zich, door een gebrek aan zelfkennis, niet voorstellen dat deze aanpak voor hen bedoeld is. 'Er zijn genoeg mensen die hun rijbewijs bij een pak boter gekregen hebben. Die mogen ze wat mij betreft wel aanpakken' [35].

Gedragsaanpassing

Geen van deze verkeersveelplegers ziet de noodzaak om het gedrag in het verkeer te veranderen, omdat zij naar eigen zeggen geen gevaarlijke situaties op de weg veroorzaken. 'Ik heb gewoon pech dat ik een paar keer een boete krijg. Ik zie niet echt de noodzaak om daarom te veranderen' [19]. Slechts een van deze verkeersveelplegers heeft het gedrag wel veranderd, maar deze verandering is niet gericht op het verhogen van de verkeersveiligheid.

'Ze zeiden dat ze me in de gaten gingen houden en ik was het er niet mee eens. Toen ben ik in die periode heel rigoureuus gaan remmen als ik een nieuw bord tegenkwam. Bijvoorbeeld van 100 kilometer per uur naar 70 kilometer per uur. Ik wou ze laten zien dat het veel gevaarlijker is als je je precies aan alle regeltjes gaat houden, dan wanneer je gewoon met de stroom meerijdt.' [53]

5.5 De onbewuste rijder

Van de 54 verkeersveelplegers behoren er tien tot de onbewuste rijders. De onbewuste rijder vertoont conformerend rijgedrag en is wel sanctiegevoelig. Van deze tien verkeersveelplegers zijn er vijf man en vijf vrouw en de gemiddelde leeftijd is 51 jaar. Het opleidingsniveau van deze tien verkeersveelplegers varieert van basisonderwijs tot WO.

Gedrag in het verkeer

Als de onbewuste rijder te hard rijdt, dan is dat vaak vanwege het feit dat het er ongemerkt in sluipt. 'Ik mis die flitspalen gewoon' [20]. Ook maken deze verkeersveelplegers naast snelheidsovertredingen ook andere overtredingen. Het gaat dan bijvoorbeeld om niet handsfree bellen of het niet dragen van een veiligheidsgordel. Ze omschrijven zichzelf, ondanks deze relatief zware overtredingen, toch als conformerende bestuurders. De onbewuste rijder beweert dan ook vaak dat snelheidsovertredingen zwaarder zijn dan bijvoorbeeld niet handsfree bellen. 'Mijn partner is veel sneller dan ik! Ik krijg alleen boetes voor niet handsfree bellen' [17]. Dit geeft aan dat zij de ernst van deze overtredingen mogelijk niet (willen) inzien.

Eerste reactie

Na kennisname van de registratie als verkeersveelpleger geeft de onbewuste rijder vaak gelijk toe dat er veel boetes binnenkomen. Ongeveer een derde legt de schuld daarvan bij zichzelf en wil er iets aan doen. 'Ik vond zelf ook al dat het uit de hand aan het lopen was' [08]. Het grootste gedeelte van deze verkeersveelplegers vindt echter dat de registratie overdreven en onnodig is. 'Ik vind dit overdreven. Ik rijd toch niet expres door rood' [16]. Deze verkeersveelplegers lijken te zeggen dat ze er zelf niets aan kunnen doen. Het maken van dergelijke overtredingen overkomt ze. Er is bovendien ook verontwaardiging en boosheid over de manier waarop ze zijn ingelicht. 'Ik ben echt verontwaardigd dat dit per brief gaat. Ze hadden me toch persoonlijk kunnen inlichten' [04]. Een enkele verkeersveelpleger is angstig geworden door de brief. 'Ik was bang en boos dat ze me in de gaten gingen houden' [33].

Ervaringen met de aanpak

Op één verkeersveelpleger na heeft niemand iets gemerkt van de aanpak. Dege-
ne die wel iets heeft gemerkt, geeft aan dat het om een soort ‘achtervolgings-
waan’ ging. ‘Ik zag opeens heel veel politie en flitsers langs de weg. Dat kan aan
mij hebben gelegen, hoor. Dat ik dat zag omdat ik die brief had gekregen’ [33].

Mening verkeersboetes en staandhoudingen

Verkeersboetes en staandhoudingen hebben effect op de onbewuste rijder. Zo
zegt een respondent: ‘Je betaalt ze en het is klaar, maar toch doet het wat met je’
[16]. De voornaamste reden dat geldboetes impact hebben op deze verkeers-
veelplegers, zijn de kosten die eraan verbonden zijn. ‘Op den duur werd het
zo’n belachelijk hoge kostenpost dat ik er wel iets aan moest doen’ [08]. Een
ander merkt hierover op: ‘We hebben het bedrag eens berekend over een heel
jaar. Bleek dat we daar twee keer van op vakantie hadden gekund. Dan besef je
echt wel hoe zonde het wel niet is’ [17]. Staande gehouden worden vindt de
onbewuste rijder indrukwekkender dan een geldboete over de post. ‘Staande
gehouden worden is heftig. Je wordt openlijk geconfronteerd en op je verant-
woordelijkheden gewezen’ [08].

(Drog)redenen

De onbewuste rijder geeft over het algemeen aan dat hij of zij de overtredingen
ongemerkt begaat en dat het niet met opzet gebeurt. ‘Ik zie die flitspalen
gewoon niet’ [20]. Enkele van deze verkeersveelplegers geven aan dat ze het
normaal vinden dat ze dit soort overtredingen op regelmatige basis maken, en
dat het niet zo erg is. ‘Een paar kilometer per uur te hard. Dat kan toch gebeu-
ren’ [38].

Mening aanpak

De meeste verkeersveelplegers in deze categorie vinden het absoluut niet leuk
dat ze een dergelijke brief hebben ontvangen. ‘Ik zie mezelf als een goede bur-
ger en vind het daarom ook niet leuk dat ik deze brief heb ontvangen’ [33]. Dat

komt voornamelijk door het directe karakter van de aanpak. Er valt een brief op de mat waarin duidelijk staat dat men dit gedrag niet langer accepteert en dat maakt indruk. 'Dit is een goede manier, omdat het zo heftig en confronterend is' [17]. Toch zien enkele respondenten problemen als het om andere verkeersveelplegers gaat. 'Dit helpt alleen voor een selecte groep mensen. De politie is afhankelijk van wat je er als individu mee doet. Als je er zelf niets mee doet, verandert er natuurlijk niets' [16]. Daar ligt dan ook een belangrijke taak voor de politie, vinden deze verkeersveelplegers. 'Ze zouden even een babbeltje moeten maken met de mensen. Dat de aanpak bestaat en wat ze ermee willen doen. Ook kunnen ze mensen aanspreken die het niet goed doen op de weg. Gewoon erlangs gaan bijvoorbeeld' [38]. Een ander zegt hierover: 'De politie kan een hoop winnen door gewoon de communicatie te verbeteren. De burger moet begrijpen waarom hij een boete opgelegd krijgt en waarom hij de brief heeft ontvangen' [32].

Zelfcontrole

De onbewuste rijder rapporteert een hoge zelfcontrole in algemene situaties: gemiddeld 41 van de maximale 48 punten. Dit hangt samen met het beeld dat deze verkeersveelplegers van zichzelf hebben, namelijk dat zij goede, beheerste bestuurders zijn. Toch begaan zij bovengemiddeld veel overtredingen. Door het ontvangen van de brief zijn de meeste van deze verkeersveelplegers gaan inzien dat ze niet zo veel zelfcontrole in het verkeer hebben als ze dachten.

Gedragsaanpassing

De aanpak fungeert vaak als een wake-upcall waardoor de meeste verkeersveelplegers tot het inzicht komen dat het krijgen van dergelijke boetes aanzienlijke kosten met zich meebrengt. 'Ik ben op mijn snelheid gaan letten. Puur om financiële redenen' [45]. Daarnaast is er ook het besef dat het herhaaldelijk overtreden van de verkeersregels eventueel kan leiden tot het verlies van het rijbewijs. 'Ik wil niet het risico lopen dat ik mijn rijbewijs kwijtraak, omdat ik daar afhankelijk van ben' [33]. Toch ziet nog niet iedere verkeersveelpleger van dit type de noodzaak om het gedrag rigoureus te veranderen. De reden daarvoor heeft vaak te maken met de manier waarop de aanpak is uitgevoerd. De aanpak is volgens deze respondenten niet geloofwaardig genoeg.

‘Het is een goed idee, maar ze zouden het persoonlijk moeten doen in plaats van met een brief. Een enquête erbij doen had ook nog gekund. Ik heb nu het idee alsof ze die brief maar gewoon opsturen en kijken wat er gaat gebeuren. Dat maakt net niet genoeg indruk op me.’ [48]

Deze verkeersveelplegers zijn wel geneigd te veranderen, maar voor sommigen is deze aanpak nog geen motivatie om gelijk heel rigoureuus het roer om te gooien. ‘Ik verander mijn gedrag nu niet, omdat ik me er gewoon nog niet schuldig genoeg over voel’ [38].

Conclusies

In de periode 2011 en 2012 heeft in Flevoland en Gooi en Vechtstreek een pilot plaatsgevonden van een aanpak gericht op personen die met een hoge frequentie bekeuringen ontvangen voor ergerlijk en/of asociaal verkeersgedrag: de zogenoemde verkeersveelplegers. In dit hoofdstuk worden aan de hand van de onderzoeksvragen de conclusies besproken van ons onderzoek naar deze aanpak van verkeersveelplegers.

Het onderzoek laat zien dat de politie informatiegestuurd met een eenvoudige maatregel, die bovendien weinig tijd en capaciteit kost, al veel kan bereiken. Overtreders/daders kunnen uit de anonimiteit worden gehaald door hen een brief te sturen, waarna het aantal snelheidsovertredingen al behoorlijk afneemt. Het onderzoek toont ook aan dat, vanuit beleidstheoretisch perspectief, het niet inzien van het nut en de noodzaak van beleidsmaatregelen een forse barrière opwerpt bij de uitvoering ervan. Dit geldt in dit onderzoek voor zowel de leidinggevendenden, die hierin niet stuurden, als de uitvoerenden, die prioriteit gaven aan andere taken, omdat de beleidsmaatregel voor hen onvoldoende waarde had en zij er de zin niet van inzagen.

6.1 Aanpak en organisatie

Hoe ziet de aanpak van verkeersveelplegers er in de regio's uit en met welke intensiteit wordt het project in de basiseenheden uitgevoerd?

Aanvankelijk was beoogd dat na de pilot in Flevoland en Gooi en Vechtstreek de aanpak in alle zestien basiseenheden ingevoerd zou worden. Dit is niet gerealiseerd. Bij het implementeren van de aanpak in de basiseenheden van Flevoland en Gooi en Vechtstreek is de wijze van uitvoering overgelaten aan de betreffende chefs van de basiseenheden. De aanpak is vervolgens slechts in twee van de zestien basiseenheden uitgevoerd. Het betreft de basiseenheid Noordoostpolder (bestaande uit de woongemeenten Noordoostpolder en Urk), waar de aanpak in 2011 is uitgevoerd, en de basiseenheid Dronten, waar de aanpak zowel in

2011 als in 2012 is uitgevoerd. De uitvoering verschilt enigszins per woongemeente.

In alle drie de woongemeenten zijn brieven verstuurd naar personen die met een hoge frequentie bekeuringen ontvangen. In deze brieven staat dat zij bij de politie bekendstaan als verkeersveelpleger. Zij zijn tevens op de hoogte gesteld van het feit dat ze intensief gecontroleerd gaan worden op hun rijgedrag. De bedoeling is dat agenten gedurende hun dienst deze verkeersveelplegers extra in de gaten houden, maar in de praktijk is dit niet of nauwelijks gebeurd. In de gemeente Noordoostpolder is alleen een brief verstuurd. In Urk is in aanvulling daarop tevens een aantal huisbezoeken afgelegd. Van het hinderlijk volgen van verkeersveelplegers, hetgeen oorspronkelijk de bedoeling was, is geen sprake geweest. In Dronten is de aanpak het meest intensief geweest. Hier is, naast het versturen van de brief en het afleggen van huisbezoeken, ook gebruikgemaakt van een ANPR-wagen en de mobiele koffer. Verder is de aanpak in Dronten gedurende vijf weken meegenomen in de dagelijkse briefing. Ook hier is de aanpak moeilijk van de grond gekomen. Als belangrijkste redenen voor het niet van de grond komen van de aanpak zijn genoemd: een te hoge werkdruk, onvoldoende draagvlak voor de aanpak en/of te weinig terugkoppeling.

Werkdruk

Er was volgens betrokken politiemedewerkers geen extra tijd of budget beschikbaar voor het uitvoeren van de aanpak. Deze diende als extra activiteit naast de reguliere werkzaamheden plaats te vinden. In sommige basiseenheden is daarom besloten de aanpak geen prioriteit te geven, zodat er meer mankracht beschikbaar was voor andere politiezaken.

Draagvlak

Zowel chefs als agenten hebben moeite met de wijze waarop de lijst met verkeersveelplegers is samengesteld. De algemene houding van agenten over de aanpak is ambivalent. Zij vinden de criteria waarop verkeersveelplegers zijn geselecteerd niet streng genoeg. Het aanpassen van de selectiecriteria zou het draagvlak voor de aanpak kunnen vergroten. Agenten zijn meer gemotiveerd om extra inzet te plegen op verkeersveelplegers die zijn geselecteerd op zwaardere verkeersovertredingen.

Terugkoppeling

Om medewerkers te motiveren zich in te zetten voor de aanpak hadden volgens de geïnterviewden de resultaten teruggekoppeld moeten worden aan de medewerkers. Dit gebeurde onvoldoende, mede omdat de aanpak geen of een lage prioriteit had. De aanpak was vooral afhankelijk van enkele enthousiaste medewerkers. Er was in de meeste gevallen echter geen enthousiaste projectleiding aanwezig die agenten aanjoeg en motiveerde om actief met de aanpak aan de slag te gaan.

Uw probleem is niet het mijne

Samenvattend kunnen we zeggen dat de aanpak niet goed van de grond is gekomen omdat zowel chefs als agenten van de basiseenheden het nut van de aanpak onvoldoende inzien. Door de hoge werkdruk is het noodzakelijk om als basiseenheid prioriteiten te stellen en mankracht selectief in te zetten. Naar verwachting zal de beschikbare capaciteit worden ingezet op de meest hardnekkige problemen. Op basis van de selectiecriteria verwachten chefs en agenten dat de groep verkeersveelplegers voornamelijk bestaat uit personen die regelmatig snelheidsovertredingen begaan en niet zozeer uit personen die daadwerkelijk hufterig gedrag vertonen. De chefs en agenten van de basiseenheden veronderstellen dat het maken van geringe snelheidsovertredingen maatschappelijk geaccepteerd is en beschouwen dergelijk gedrag dan ook niet als gedrag dat met voorrang moet worden aangepakt. In de beleving van de chefs is het niet logisch om tijd en energie te steken in een project waarvan zij inschatten dat de baten vele malen lager zullen zijn dan die van projecten die inzetten op de bestrijding van meer dreigende vormen van criminaliteit. Dat de aanpak van verkeersveelplegers die voornamelijk snelheidsovertredingen begaan, laag op de prioriteitenlijst komt te staan, is dus niet zozeer onwil, maar vooral een gevolg van de heersende perceptie dat de aanpak verhoudingsgewijs weinig oplevert.

Er ontstaat hier een situatie die we vaker zien in de publieke sector. Wanneer het nut en de noodzaak van bepaalde taken niet worden ingezien door medewerkers, maar deze taken desondanks toch van hogerhand worden opgelegd, kan het idee ontstaan dat ‘uw probleem is niet het mijne is’ (Edwards & Schaap, 2000). Als medewerkers niet onderkennen dat bepaald gedrag problematisch is, zullen zij slechts zijdelings geïnteresseerd zijn in de aangedragen oplossingen en deze vaak niet van harte uitvoeren. Medewerkers steken dan meer tijd in

taken en projecten waarvan ze zelf denken dat die nuttig(er) en/of noodzakelijk(er) zijn.

6.2 Registraties

Hoe ziet de verdeling van verkeersveelplegers eruit? Zijn er verschillen tussen verkeersveelplegers?

Om deze onderzoeksvraag te beantwoorden is een beschrijving van de groep verkeersveelplegers gegeven aan de hand van gegevens van het CJIB en het HKS.

Leeftijdsverdeling

Verkeersveelplegers komen relatief vaker voor in de leeftijd van 22 tot en met 30 jaar. Dit kan mogelijk worden verklaard door het feit dat in deze leeftijdscategorie een deel van de verkeersveelplegers nog niet zo lang een rijbewijs heeft, nog relatief weinig kilometers heeft gereden en als onervaren bestuurder kan worden aangeduid. Zij laten zich mogelijk sneller afleiden en schatten wellicht hun snelheid niet altijd goed in (McCartt e.a., 2009; Vlakveld, 2005).

Uit de gegevens blijkt eveneens dat relatief veel verkeersveelplegers tussen de 50 en 55 jaar oud zijn. De verklaring hiervoor is minder eenduidig. Dit kan te maken hebben met het gegeven dat personen op deze leeftijd het hoogste besteedbare inkomen hebben.⁹ In de wetenschap dat boetes gemakkelijk(er) betaald kunnen worden, kan het zijn dat zij, eenmaal onderweg, minder rekening houden met de aanwezigheid van flitspalen en snelheidscontroles.

Onder de verkeersveelplegers uit Flevoland en Gooi en Vechtstreek komen bovendien relatief weinig personen in de leeftijd van 35 tot en met 45 jaar voor. Onderzoek laat zien dat mensen in deze leeftijd, door hun rijervaring, minder risico's nemen in het verkeer (Vlakveld, 2005). Daarnaast zijn zij qua leeftijd de adolescentie ruim gepasseerd. De groepsdruk om risico's te nemen in het verkeer neemt na deze fase af (Sumter e.a., 2009). Deze groepsdruk maakt mogelijk plaats voor verantwoordelijkheid die men draagt voor de veiligheid van anderen in de auto (bijvoorbeeld kinderen).

9 <http://tinyurl.com/o6nvmp>.

We treffen geen verkeersveelplegers aan onder de 20 jaar. Dit heeft vermoedelijk te maken met het feit dat jongeren op deze leeftijd vaak nog geen eigen auto bezitten. In de leeftijdscategorie van 18 tot 25 jaar heeft ruim driekwart geen auto op zijn naam staan. Dit aandeel loopt terug tot minder dan 40 procent bij personen ouder dan 35 jaar (Van Beuningen e.a., 2012).¹⁰

Hoogte boetes en tijdstippen

In totaal hebben de 1346 verkeersveelplegers over een periode van bijna vijf jaar exact 61.000 verkeersboetes gekregen. Gemiddeld komt dit neer op negen boetes per persoon per jaar. Verder blijkt het totaalbedrag aan opgelegde boetes bijna €4,5 miljoen te zijn. Gemiddeld betaalt de verkeersveelpleger ruim €70 per boete. De bedragen variëren hierbij van minimaal €11 tot maximaal €430.

Er blijkt enigszins een piek in de late ochtendspits (tussen 10.00 en 12.00 uur) te zijn voor wat betreft het tijdstip waarop de verkeersveelplegers hun boetes hebben gekregen. Dit hangt mogelijk samen met het feit dat er dan over het algemeen wat minder verkeer op de weg is en op dit tijdstip de spitspiek – de lengte van alle files van dat moment bij elkaar opgeteld – voorbij is. Op een drukke weg of in een file is de kans om een (snelheids)overtreding te begaan doorgaans kleiner, omdat vlot doorrijden niet mogelijk is. Tussen 10.00 en 12.00 uur zien zij kennelijk meer kans om snelheid te maken. Er is overigens geen duidelijk effect van de avondspits gevonden. De avondspits vindt ook meer gespreid plaats en biedt daardoor meer ruimte voor het maken van een (snelheids)overtreding.

Een aantal verkeersveelplegers die we hebben gesproken, beweert dat zij alleen in de nachtelijke uren verkeersboetes ontvangen. Doordat er weinig mensen op de weg zijn besluiten zij 's nachts flink door te rijden. Flitspalen en trajectcontroles zijn op deze tijdstippen echter niet uitgeschakeld. De redenering dat dit voor veel meer verkeersveelplegers zou gelden, lijkt niet op te gaan. We zien dat in de nachtelijke uren (van 24.00 tot 08.00) de aantallen ontvangen boetes aanzienlijk lager liggen dan op andere tijdstippen. De deelname aan

10 Met uitzondering van eenpersoonshuishoudens kunnen meerdere personen in een huishouden gebruikmaken van een auto die op naam staat van een persoon uit het huishouden. Vaak is dat een man. Van de mannen heeft 55 procent één auto en 10 procent twee of meer auto's op zijn naam staan. Bij vrouwen is dit respectievelijk 33 procent en 2 procent (Van Beuningen e.a., 2012).

het verkeer is dan ook laag. Hoe dit zich exact verhoudt tot het aantal boetes is niet bekend.

Ergernissen en aso-overtredingen

Verreweg het grootste aantal boetes dat door de verkeersveelplegers wordt ontvangen, valt in de categorie ergernissen (80 procent). Er zijn relatief weinig boetes in de categorie aso-overtreding (3 procent). Verder blijkt dat het overschrijden van de maximaal toegestane snelheid met meer dan 10 kilometer per uur de meest voorkomende overtreding is in de categorie ergernissen. Voor de categorie aso-overtredingen geldt dat de meeste boetes zijn uitgedeeld voor niet handsfree bellen, maar ook voor het overschrijden van de maximumsnelheid met 30 kilometer per uur of meer worden in deze categorie relatief veel boetes ontvangen.

Het overgrote deel van de overtredingen waarvoor verkeersveelplegers zijn beboet, heeft dus betrekking op een overschrijding van de maximumsnelheid. Uit een door de ANWB gehouden enquête onder automobilisten blijkt dat in de top vijf van ergernissen op de weg deze overschrijding van de maximumsnelheid niet voorkomt. Automobilisten beschouwen bumperkleven (29 procent), onnodig links rijden (22 procent), richtingaanwijzer niet of onjuist gebruiken (13 procent), vlak voor een ander in- of uitvoegen (10 procent) en onnodig wisselen van rijstrook (5 procent) als ergerlijke overtredingen.¹¹ Boetes voor dergelijke overtredingen komen echter maar weinig voor in de registraties. De pakkans voor dit soort overtredingen is namelijk relatief laag. Een agent moet eerst de overtreding constateren en daarna de bewuste automobilist nog staande houden en bekeuren. Een snelheidsovertreding heeft door de inzet van flitspalen en trajectcontroles een aanzienlijk hogere pakkans.

De eenzijdigheid in de door verkeersveelplegers ontvangen verkeersboetes doet dus mogelijk geen volledig recht aan het beeld dat er onder automobilisten bestaat van ergerniswekkend en zelfs hufterig verkeersgedrag. We horen dit ook van de geïnterviewde politiemensen. 'Iedereen rijdt wel eens te hard,' is een veelgehoorde reactie. Agenten geven aan moeite te hebben met de selectiecriteria, omdat op deze manier veel personen als verkeersveelpleger worden aangemerkt voor in hun ogen relatief lichte overtredingen. Dit is een belangrij-

11 <http://www.anwb.nl/auto/nieuws/2011/april/enquete-autorijden>.

ke reden voor het geconstateerde gebrek aan motivatie bij veel agenten om een vermeende verkeersveelpleger terecht te wijzen tijdens bijvoorbeeld een huisbezoek.

Crimineel gedrag

Van de verkeersveelplegers zijn er 552 bij de politie geregistreerd voor ten minste één misdrijf in de afgelopen vijf jaar. Dit is tweevijfde (41 procent) van alle 1346 verkeersveelplegers. Het percentage van de Nederlandse bevolking dat verdacht wordt van een misdrijf, ligt per jaar gemiddeld op ongeveer 1,5 procent.¹² Voor de 1346 bij ons bekende verkeersveelplegers ligt dit jaarlijkse percentage een stuk hoger, namelijk tussen de 5 en 8 procent.

Er worden dus beduidend meer verkeersboetes ontvangen door personen die ook misdrijven plegen. We vinden in het algemeen echter geen samenhang van het totaal aantal boetes met het aantal gepleegde misdrijven. Als we de boetes uitsplitsen naar ergernissen, aso- en overige overtredingen, zien we ook geen samenhang tussen het aantal ergernissen en het aantal gepleegde misdrijven. Aangezien de categorie ergernissen vrijwel geheel uit snelheidsovertredingen bestaat, kunnen we concluderen dat crimineel gedrag geen verband laat zien met het overschrijden van de snelheid met 10 kilometer per uur of meer.

Wel vinden we een samenhang tussen het aantal aso-overtredingen en het aantal gepleegde misdrijven. Met name niet handsfree bellen, door rood licht rijden en het (fors) overschrijden van de maximumsnelheid (met 30 kilometer per uur of meer) laten een verband zien met crimineel gedrag. De sterkste samenhang vinden we bij vermogensdelicten met geweld. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat er bij deze verkeersveelplegers sprake is van een slecht ontwikkelde zelfcontrole. Dit kan leiden tot roekeloos, agressief en uiteindelijk crimineel gedrag (Gottfredson & Hirschi, 1990). Getuige deze samenhang werkt dit mogelijk ook door in bepaalde verkeerssituaties.

¹² <http://tinyurl.com/ph3ohrh>.

6.3 Effecten

Is het verkeersgedrag en eventueel criminele gedrag van verkeersveelplegers door het project veranderd en hoe is hun gedrag enige tijd later?

Om de effecten van de aanpak van verkeersveelplegers na te gaan zijn in totaal van 1346 verkeersveelplegers de registratiegegevens van 2009 tot en met 2013 gebruikt. De experimentele groep bestond uit 88 verkeersveelplegers, terwijl de controlegroep uit 1258 verkeersveelplegers bestond.

Het uiteindelijke doel van de aanpak is dat verkeersveelplegers hun verkeersgedrag aanpassen. Bij een gelijke pakkans zou dit moeten leiden tot minder verkeersboetes bij deze groep. Het verkeersgedrag van verkeersveelplegers lijkt door het project in positieve zin te zijn veranderd, maar het effect is niet zo sterk als in eerder uitgevoerde projecten, zoals ‘Verkeershufters in het vizier’ door het korps Brabant-Noord. De reden hiervoor is waarschijnlijk de magere uitvoering van de aanpak in de basiseenheden (zie ook §6.1).

We zien een afname van het aantal boetes bij zowel de experimentele als de controlegroep, die te verklaren is door de landelijke daling van het aantal boetes in de afgelopen jaren. Deze afname is bij de experimentele groep echter sterker dan bij de controlegroep. De aanpak blijkt dus effect te hebben gehad. Dit wordt bevestigd door het feit dat het aantal boetes van de experimentele groep een jaar na de aanpak significant lager is dan het aantal boetes vóór de aanpak. Dit is voor de controlegroep niet het geval. Hoewel de aanpak niet bijzonder intensief is uitgevoerd, heeft deze dus wel degelijk effect gehad.

Als we een splitsing naar type overtreding maken, zien we een positief effect van de aanpak op het aantal overtredingen dat in de categorie ergernissen valt. We vinden geen effect van de aanpak voor aso- en overige overtredingen. Door de lage aantallen is dit ook lastig vast te stellen. Omdat de categorie ergernissen vrijwel alleen uit overschrijdingen van de maximumsnelheid met meer dan 10 kilometer per uur bestaat, kunnen we concluderen dat de aanpak vooral als effect heeft gehad dat het aantal snelheidsovertredingen van verkeersveelplegers is teruggedrongen.

Het effect van de aanpak bestaat voornamelijk uit het terugdringen van snelheidsovertredingen, terwijl geen effect van de aanpak op het aantal aso-overtredingen is geconstateerd. Het aantal aso-overtredingen blijkt bovendien samen te hangen met crimineel gedrag. In deze vorm is de aanpak dus wel een goede manier om onveilig gedrag – in dit geval te hard rijden – in het verkeer terug te dringen, maar niet om de groep verkeersveelplegers aan te pakken die hufterig of zelfs crimineel gedrag vertoont.

6.4 Typen verkeersveelplegers

Welke typen verkeersveelplegers zijn te onderscheiden?

Om structuur aan te brengen in de diversiteit aan reacties van de verkeersveelplegers op de aanpak is een typologie geconstrueerd. Op basis van de dimensies rijgedrag en sanctiegevoeligheid komen we tot vier typen verkeersveelplegers:

- de onbewogen rijder: *assertief* rijgedrag en *niet* sanctiegevoelig;
- de calculerende rijder: *assertief* rijgedrag en *wel* sanctiegevoelig;
- de excuserende rijder: *conformerend* rijgedrag en *niet* sanctiegevoelig;
- de onbewuste rijder: *conformerend* rijgedrag en *wel* sanctiegevoelig.

De *onbewogen* rijder ontleent zijn naam aan het feit dat hij zegt totaal niet gevoelig te zijn voor welke sanctie dan ook. Hij rijdt (te) snel en zelfverzekerd en heeft zijn voertuig – vaak een ‘sportieve’ wagen – volledig onder controle. Hard rijden is iets wat bij de onbewogen rijder hoort en hij is niet van plan deze gewoonte af te leren. Dat is volgens hem ook niet nodig, omdat zijn stijl van rijden goed en bovendien niet gevaarlijk is. Dat hij een brief ontvangt waarin staat dat hij bekendstaat als verkeersveelpleger, vindt hij lachwekkend, maar ook ronduit beledigend. Dit wordt versterkt door het feit dat de onbewogen rijder geen hoge pet op heeft van de politie. Hij meent dat het beleid van de politie meer gericht is op belastinginning dan op het aanpakken van de echt zware criminaliteit.

De *calculerende* rijder rijdt hard, want tijd is geld. Dit type ontleent zijn naam aan het feit dat hij boetes incalculeert. Hij ziet ze als een risico dat hij loopt wanneer hij besluit te hard te rijden. Hij is echter bereid dit risico te nemen, omdat het hem mogelijk tijdwinst en dus geld oplevert. Het gaat voornamelijk om ondernemers of mensen met een goedbetaalde baan, die vaak voor hun werk op de weg zijn. Omdat zij zo vaak op pad zijn, krijgen ze naar eigen zeggen ook vaker boetes. De calculerende rijder weet dat hij overtredingen maakt, maar benadrukt dat het alleen gaat om snelheidsovertredingen die niets te maken hebben met gevaarlijk rijgedrag. Daarom heeft het versturen van een dergelijke brief ook weinig effect op dit type rijder. Wat wel effect zou hebben, is het (nog meer) verhogen van de geldboetes voor verkeersovertredingen of het ontnemen van het rijbewijs. Het rijbewijs is namelijk de broodwinning van het calculerende type.

De *excuserende* rijder acht zichzelf een nette weggebruiker die rustig met de stroom meerijdt. Hoewel hij zichzelf als een nette en voorzichtige bestuurder omschrijft, krijgt hij met grote regelmaat een bekeuring op de mat. Hij past zijn

rijstijl namelijk aan de rest van het verkeer aan en rijdt dus te hard wanneer andere weggebruikers dat ook doen. De excuserende rijder ontleent zijn naam aan het feit dat hij de verantwoordelijkheid voor dit soort bekeuringen niet bij zichzelf legt, maar ze wijt aan externe factoren. Hij beredeneert dat hij zelf niets kan doen aan het maken van dergelijke overtredingen. Het is domme pech, de schuld van een ander of niet terecht dat hij beboet is. De aanpak heeft dan ook vrijwel geen effect op de excuserende rijder, omdat hij zichzelf niet tot de doelgroep van de aanpak rekent.

De onbewuste rijder ontleent zijn naam aan het feit dat hij zich niet bewust is van de overtredingen die hij maakt. Hij ontvangt inderdaad met enige regelmaat bekeuringen, maar heeft er geen idee van dat de hoeveelheid die hij ontvangt bovengemiddeld is. Vaak ziet hij ook de ernst van zijn overtredingen niet in. Dit type schrikt dan ook van het feit dat hij bij de politie bekendstaat als verkeersveelpleger. De aanpak is vaak een wake-upcall voor de onbewuste rijder, waardoor hij inziet dat al die boetes zonde zijn van het geld. Hij is wat dat betreft vaak geneigd zijn gedrag in positieve zin te veranderen, ook omdat het niet goed voelt om als verkeersveelpleger te boek te staan.

6.5 Ten slotte

Al met al kunnen we zeggen dat de aanpak een positief effect heeft gehad op het gedrag van verkeersveelplegers. Het gericht gebruikmaken van persoonsinformatie uit beschikbare registraties van de politie over het rijgedrag van de bewoners van Flevoland en Gooi en Vechtstreek is succesvol geweest. Het toepassen van het sturingsmodel Informatiegestuurde politie (IGP) heeft geleid tot het uit de anonimiteit halen van verkeersveelplegers. Deze verkeersveelplegers hebben duidelijk minder boetes ontvangen een jaar na de aanpak. Dit resultaat is hoopgevend.

Het bereikte effect kan nog groter worden wanneer het gehele project steviger in de politieorganisatie wordt ingebed en de uitvoering gestructureerder en intensiever wordt opgepakt en uitgevoerd.

Er zijn mogelijk twee oplossingen om in de toekomst de uitvoering van de aanpak van verkeersveelplegers gestructureerder en intensiever te laten verlopen. Enerzijds kan het nut en de noodzaak van de aanpak in de huidige vorm duidelijker worden gemaakt door een intensieve introductie in de basiseenheden. Door middel van bijvoorbeeld een presentatie waarin het nut, de noodzaak en de opbrengsten van de aanpak uiteen worden gezet, kan het draagvlak worden vergroot. Dit is wel een tijdrovend proces.

Anderzijds kan de opzet van de aanpak zodanig worden aangepast dat medewerkers het nut en de noodzaak van de aanpak wél inzien en onderschrijven. Voor een optimaal resultaat lijkt dit laatste de beste optie. Het ontbreken van voldoende draagvlak voor een aanpak van verkeersveelplegers die vooral snelheidsovertredingen begaan, is immers de belangrijkste reden dat het potentieel niet volledig is benut. De agenten die we hebben gesproken zijn van mening dat de criteria waarop verkeersveelplegers zijn geselecteerd niet streng genoeg zijn. In hun ogen zijn veel personen onterecht aangemerkt als verkeersveelpleger. Zij zouden liever zien dat er strengere selectiecriteria specifiek op hufterig verkeersgedrag worden toegepast. Om het draagvlak onder agenten, maar ook om het maatschappelijk draagvlak voor de aanpak te vergroten, kan onder meer worden gedacht aan de top vijf van ergernissen, zoals genoemd in een enquête onder automobilisten. Daaraan kunnen andere ergerniswekkende en aso-overtredingen worden toegevoegd.

Wanneer de doelgroep beter in beeld is, kan een progressief sanctiesysteem worden toegepast. Er is in het recente verleden al een voorstel gedaan voor een dergelijke interventie waarbij rekening gehouden wordt met de aard en frequentie van de overtredingen (Goldenbeld & Twisk, 2009). Gezien de hoge werkdruk bij de politie is het persoonlijk bezoeken van alle verkeersveelplegers geen reële optie. Uitgangspunt in een effectieve aanpak is dat deze zo veel mogelijk geautomatiseerd moet worden uitgevoerd.

De eerste stap is een selectie op grond van wat vooral door automobilisten als hufterig verkeersgedrag wordt beschouwd. Personen die zich daaraan veelvuldig schuldig maken, ontvangen een waarschuwingsbrief, zoals nu ook het geval is geweest. Wanneer dit niet tot een gedragsverandering leidt, volgt nogmaals een brief waarin een verhoogde strafmaat in de vorm van hogere boetes wordt aangekondigd. Voor veel calculerende verkeersveelplegers zal dit een reden zijn hun gedrag te veranderen. Wanneer de verkeersveelpleger blijft volharden in zijn hufterige gedrag, kan deze stap herhaald worden met nog hogere boetes. Ten slotte bestaat de mogelijkheid om wanneer ook dat niet helpt, het rijbewijs voor een bepaalde periode in te vorderen. Bij de ondernemende, kapitaalkrachtige verkeersveelpleger, die voor zijn broodwinning vaak afhankelijk is van een rijbewijs, zal een brief waarin invordering wordt aangekondigd hoogstwaarschijnlijk wel het gewenste effect hebben.

Literatuur

- Bieleman, B. & E. de Bie (1992). *In grote lijnen. Een onderzoek naar aard en omvang van cocaïnegebruik in Rotterdam*. Groningen/Rotterdam: St. INTRAVAL.
- Beuningen, J. van, H. Molnar-in 't Veld & I. Bouhuijs (2012). *Personenautobezit van huishoudens en personen*. Heerlen/Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Dollard, J., N.E. Miller, L.W. Doob & O.H. Mowrer (1939). *Frustration and aggression*. New Haven: Yale University Press.
- Edwards, A. & L. Schaap (2000). *Vaardigheden voor de publieke sector*. Bussum: Uitgeverij Coutinho.
- Ellison, P.A., J.M. Govern, H.L. Petri & M.H. Figler (1995). 'Anonymity and aggressive driving behavior: a field study'. In: *Journal of Social Behavior and Personality* 10-1, 265-272.
- Goldenbeld, C. & D.A.M. Twisk (2009). *Verkeersovertredingen, veelplegers en verkeersonveiligheid. Kennis uit bestaand onderzoek*. Leidschendam: SWOV.
- Gottfredson, M.R. & T. Hirschi (1990). *A general theory of crime*. Stanford: Stanford University Press.
- Jansen, H. (2011). 'Typologieconstructie: tussen euforie en empirie'. In: KWALON 16-3, 6-16.
- Junger, M., G.J. Terlouw, P.G.M. van der Heijden & C. Rutenfrans (1995). 'Zelfcontrole, ongevallen en criminaliteit'. In: *Tijdschrift voor Criminologie* 37-1, 2-21.
- Kuiken, M., M. Barten & J. Fokkema (2009). *Aanpak van notoire verkeersovertreders. Een verkenning*. Delft: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart.
- McCartt, A.T., D.R. Mayhew, K.A. Braitman & S.A. Ferguson (2009). 'Effects of age and experience on young driver crashes: review of recent literature'. In: *Traffic Injury Prevention* 10-3, 209-219.

Moore, D.S. & G.P. McCabe (2005). *Introduction to the practice of statistics*. New York: W.H. Freeman & Co.

Sumter, S.R., C.L. Bokhorst, L. Steinberg & P.M. Westenberg (2009). 'The developmental pattern of resistance to peer influence in adolescence: will the teenager ever be able to resist?' In: *Journal of Adolescence* 32-4, 1009-1021.

Tweede Kamer (2013). 'Maatregelen verkeersveiligheid'. Vergaderjaar 2013-2014, 29 398, nr. 387.

Vlakveld, W.P. (2005). *Jonge beginnende automobilisten, hun ongevalsrisico en maatregelen om dit terug te dringen. Een literatuurstudie*. Leidschendam: SWOV.

Bijlage

Organisatieonderdeel**Behandeld door****Functie****Postadres****Bezoekadres****Telefoon****E-mail****Ons kenmerk****Uw kenmerk****In afschrift aan****Datum****Bijlage(n)****Pagina**

Politie Midden Nederland, postbus 281 8200 AG Lelystad

Onderwerp Aankondiging verkeersactie

Geachte heer/mevrouw,

De politie Midden Nederland, district Flevoland, vraagt uw aandacht voor het volgende.

Wij hebben een onderzoek uitgevoerd naar het verkeersgedrag van de inwoners van de gemeente Almere. Hierbij is gekeken welke inwoners van de gemeente Almere een groot aantal beschikkingen van het CJIB (Centraal Justitieel Incasso Bureau) hebben ontvangen. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat u, óf een voertuig met een kenteken dat in 2012 op uw naam stond, tot deze categorie behoort.

Het is mogelijk dat u voor de overtreding niet bent staande gehouden, maar toch een bekeuring heeft ontvangen. Dit houdt verband met het feit dat u, als houder van het kenteken, aansprakelijk wordt gehouden voor alle gemaakte verkeersovertredingen met een voertuig dat op uw naam staat.

Binnenkort start de politie Midden Nederland, district Flevoland met een actie om gericht verkeerstoezicht te gaan houden op een groep van 20 personen/kentekens uit Almere, die veelvuldig verkeersovertredingen begaat. Dit zal op zowel opvallende als onopvallende wijze plaatsvinden. In de publiciteit zal de nodige aandacht aan deze actie worden besteed.

Hoewel u in de afgelopen periode veelvuldig voor verkeersovertredingen bent bekeurd, behoort u op dit moment niet tot de bovengenoemde groep. Wel adviseer ik dringend de verkeersregels na te leven. Veiligheid staat voorop: voor u en voor uw medeweggebruikers.

Mocht u vragen hebben over deze brief dan kunt u contact opnemen met politie Midden Nederland via 0900-8844 en vragen naar de heer R. Riechelmann.

Hoogachtend,



C. Bangma
Politie Midden Nederland
Districtschef

Leden Redactieraad Programma Politie & Wetenschap

Voorzitter	prof. dr. H.G. van de Bunt Hoogleraar Criminologie Erasmus Universiteit Rotterdam
Leden	mr. drs. C. Bangma Districtschef Flevoland-Noord, Politie Eenheid Midden Nederland Lid Commissie Politie & Wetenschap
	drs. P. Holla Districtschef regiopolitie Kennemerland
	mr. W.M. de Jongste Projectbegeleider wetenschappelijk Onderzoek en Documentatiecentrum Ministerie van Veiligheid en Justitie
	prof. dr. P. van Reenen Van Reenen-Russel Consultancy b.v. Studie- en Informatiecentrum Mensenrechten (SIM) Universiteit Utrecht
Secretariaat	Programmabureau Politie & Wetenschap Politieacademie Arnhemseweg 348 7334 AC Apeldoorn
	Postbus 834 7301 BB Apeldoorn www.politieenwetenschap.nl

Uitgaven in de reeks Politiekunde

1. **Criminaliteit in de virtuele ruimte**
P. van Amersfoort, L. Smit & M. Rietveld, DSP-groep, Amsterdam/
TNO-FEL, Den Haag, 2002
2. **Cameratoezicht. Goed bekeken?**
I. van Leiden & H.B. Ferwerda, Advies- en Onderzoeksgroep Beke,
Arnhem, 2002
3. **De 10 stappen van Publiek-Private Samenwerking (PPS)**
J.C. Wever, A.A. van Pel & L. Smit, DSP-groep, Amsterdam/TNO-FEL,
Den Haag, 2002
4. **De opbrengst van projecten. Een verkennend onderzoek naar de bijdrage van projecten aan diefstalbestrijding**
C.J.E. In 't Velt, e.a., NPA-Onderzoeksgroep, LSOP, Apeldoorn, 2003
5. **Cameratoezicht. De menselijke factor**
A. Weitenberg, E. Jansen, I. van Leiden, J. Kerstholt & H.B. Ferwerda,
Advies- en Onderzoeksgroep Beke, Arnhem/TNO, Soesterberg, 2003
6. **Jeugdgroepen in beeld. Stappenplan en randvoorwaarden voor de shortlist-methodiek**
H.B. Ferwerda & A. Kloosterman, Advies- en Onderzoeksgroep Beke &
Politieregio Gelderland-Midden, Arnhem, 2004 (vierde druk 2006)
7. **Hooligans in beeld. Van informatie naar aanpak**
H.B. Ferwerda & O. Adang, Advies- en Onderzoeksgroep Beke, Arnhem/
Onderzoeksgroep Politieacademie Apeldoorn, 2005
8. **Richtlijnen auditieve confrontatie**
J.H. Kerstholt, A.G. van Amelsfoort, E.J.M. Jansen & A.P.A. Broeders, TNO
Defensie en Veiligheid, Soesterberg/Politieacademie, Apeldoorn/NFI,
Den Haag, 2005
9. **Niet verschenen**
10. **De opsporingsfunctie binnen de gebiedsgebonden politiezorg**
O. Zoomer, IPIT, Instituut voor maatschappelijke veiligheidsvraagstuk-
ken, Universiteit Twente, 2006
11. **Inzoomen en uitzoomen op Zaandam**
I. van Leiden & H.B. Ferwerda, Advies- en onderzoeksgroep Beke,
Arnhem 2006
12. **Aansprakelijkheidsmanagement politie. Beschrijving, analyse en handreiking**
E.R. Muller, J.E.M. Polak, C.J.J.M. Stoker m.m.v. M.L. Diepenhorst &
S.H.E. Janssen, COT, Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement,
Den Haag/Faculteit der Rechtsgeleerdheid Universiteit Leiden, 2006

13. **Cold cases – een hot issue**
I. van Leiden & H.B. Ferwerda, Advies- en onderzoeksgroep Beke, Arnhem, 2006
14. **Adrenaline en reflectie. Hoe leren politiemensen op de werkplek?**
A. Beerepoot & G. Walraven e.a., DSP-groep BV, Amsterdam/Walraven onderzoek en advies, 2007
15. **Tussen aangifte en zaak. Een referentiekader voor het aangifteproces**
W. Landman, L.A.J. Schoenmakers & F. van der Laan, Twynstra Gudde, adviseurs en managers, Amersfoort, 2007
16. **Baat bij de politie. Een onderzoek naar de opbrengsten voor burgers van het optreden van de politie**
M. Goderie & B. Tierolf, m.m.v. H. Boutellier & F. Dekker, Verwey-Jonker Instituut, Utrecht, 2008
17. **Hoeveel wordt het vandaag? Een studie naar de kans op voetbalgeweld en het veiligheidsbeleid bij voetbalwedstrijden**
E.J. van der Torre, R.F.J. Spaaij & E.D. Cachet, COT, Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement, Den Haag, 2008
18. **Overbelast? De administratieve belasting van politiemensen bij de afhandeling van jeugdzaken**
G. Brummelkamp & M. Linssen, EIM, Zoetermeer, 2008
19. **Geografische daderprofilering. Een inventarisatie van randvoorwaarden en succesfactoren**
G. te Brake & A. Eikelboom, TNO Defensie en Veiligheid, Soesterberg, 2008
20. **Solosurveillance. Kosten en baten**
S.H. Esselink, J. Broekhuizen & F.M.H.M. Driessen, Bureau Driessen, 2009
21. **Onderzoek naar de mogelijke meerwaarde van AWARE voor de politie. Ervaringen met een nieuwe aanpak van belaging door ex-partners**
M.Y. Bruinsma, J. van Haaf, R. Römken & L. Balogh, IVA Beleidsonderzoek en Advies, i.s.m. INTERVICT/Universiteit van Tilburg, 2008
22. **Gebiedsscan criminaliteit en overlast. Een methodiekb beschrijving**
B. Beke, E. Klein Hofmeijer & P. Versteegh, Bureau Beke, Arnhem, 2008
23. **Informatiemanagement binnen de politie. Van praktijk tot normatief kader**
V. Bekkers, M. Thaens, G. van Straten & P. Siep; m.m.v. A. Dijkshoorn, Center for Public Innovation, Erasmus Universiteit Rotterdam, 2009
24. **Nodale praktijken. Empirisch onderzoek naar het nodale politieconcept**
H.B. Ferwerda, E.J. van der Torre & V. van Bolhuis, Bureau Beke, Arnhem/COT Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement, Den Haag, 2009

25. **Rellen om te rellen. Een studie naar grootschalige openbare-ordeverstoringen en notoire ordeverstoorers**
I. van Leiden, N. Arts & H.B. Ferwerda, Bureau Beke, Arnhem, 2009
- 26a. **Verbinden van politie- en veiligheidszorg. Politie en partners over signaleren & adviseren**
W. Landman, P. van Beers & F. van der Laan, Twynstra Gudde, Amersfoort, 2009
- 26b. **Politiepolitiek. Een empirisch onderzoek naar politieke signalering & advisering**
E.J.A. Bervoets, E.J. van der Torre & J. Dobbelaar m.m.v. N. Koeman, COT Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement, Den Haag, 2009
27. **De politie aan zet: de aanpak van veelplegers in Deventer**
I. Bakker & M. Krommendijk, IPIT, Enschede, 2009
28. **Boven de pet? Een onderzoek naar grootschalige ordehandhaving in Nederland**
O.M.J. Adang (redactie), S.E. Bierman, K. Jagernath-Vermeulen, A. Melsen, M.C.J. Nogarede & W.A.J. van Oorschot, Politieacademie, Apeldoorn, 2009
29. **Rellen in Ondiep. Ontstaan en afhandeling van grootschalige ordeverstoring in een Utrechtse achterstandswijk**
G.J.M. van den Brink, M.Y. Bruinsma (redactie), L.J. de Graaf, M.J. van Hulst, M.P.C.M. Jochoms, M. van de Klomp, S.R.F. Mali, H. Quint, M. Siesling, G.H. Vogel, Politieacademie, Apeldoorn, 2010
30. **Burgerparticipatie in de opsporing. Een onderzoek naar aard, werkwijzen en opbrengsten**
A. Cornelissens & H. Ferwerda (redactie), met medewerking van I. van Leiden, N. Arts & T. van Ham, Bureau Beke, Arnhem, 2010
31. **Poortwachters van de politie. Meldkamers in dagelijks perspectief**
J. Kuppens, E.J.A. Bervoets & H. Ferwerda, Bureau Beke, Arnhem & COT, Den Haag, 2010
32. **Het integriteitsbeleid van de Nederlandse politie: wat er is en wat ertoe doet**
M.H.M. van Tankeren, Onderzoeksgroep Integriteit van Bestuur, Vrije Universiteit Amsterdam, 2010
33. **Civiele politie op vredesmissie. Uitzendervaringen van Nederlandse politie-functionarissen**
H. Sollie, Universiteit Twente, Enschede, 2010
34. **Ten strijde tegen overlast. Jongerenoverlast op straat: is de Engelse aanpak geschikt voor Nederland?**
M.L. Koemans, Universiteit Leiden, 2010

35. **Het districtelijk opsporingsproces; de black box geopend**
R.M. Kouwenhoven, R.J. Morée & P. van Beers, Twynstra Gudde, Amersfoort, 2010
36. **Balanceren tussen alert maken en onrust voorkomen. Publiekscommunicatie over seriële schokkende incidenten (casestudy Lelystad)**
A.J.E. van Hoek, m.m.v. P.F. van Soomeren, M.D. Abraham & J. de Kleuver, DSP-groep, Amsterdam, 2011
37. **Sturing van blauw. Een onderzoek naar operationele sturing in de basispolitiezorg**
W. Landman, m.m.v. M. Malipaard, Twynstra Gudde, Amersfoort, 2011
38. **Onder het oppervlak. Een onderzoek naar ontwikkelingen en (a)select optreden rond preventief fouilleren**
J. Kuppens, B. Bremmers, E. van den Brink, K. Ammerlaan & H.B. Ferwerda, m.m.v. E.J. van der Torre, Bureau Beke, Arnhem/COT, Den Haag, 2011
39. **Naar eigen inzicht? Een onderzoek naar beoordelingsruimte van en grenzen aan de identiteitscontrole**
J. Kuppens, B. Bremmers, K. Ammerlaan & E. van den Brink, Bureau Beke, Arnhem/COT, Den Haag, 2011
40. **Toezicht op zedendelinquenten door de politie in samenwerking met de reclassering**
H.G. van de Bunt, N.L. Holvast & J. Plaisier, Erasmus Universiteit, Rotterdam/Impact R&D, Amsterdam, 2012
41. **Daders over cameratoezicht**
H.G.A. van Schijndel, A. Schreijenberg, G.H.J. Homburg & S. Dekkers, Regioplan Beleidsonderzoek, Amsterdam, 2012
42. **Aanspreken op straat. Het werk van de straatcoach in al zijn verschijningsvormen**
L. Loef, K. Schaafsma & N. Hilhorst, DSP-groep, Amsterdam, 2012
43. **De organisatie van de opsporing van cybercrime door de Nederlandse politie**
N. Struiksma, C.N.J. de Vey Mestdagh & H.B. Winter, Pro Facto, Groningen/Kees de Vey Mestdagh, Groningen, 2012
44. **Politie in de netwerksamenleving. De opbrengst van de politieke netwerkfunctie voor de kerntaken opsporing en handhaving openbare orde en de sturing hierop in de gebiedsgebonden politiezorg**
I. Helsloot, J. Groenendaal & E.C. Warners, Crisislab, Renswoude, 2012
45. **Tegenspraak in de opsporing. Verslag van een onderzoek**
R. Salet & J.B. Terpstra, Radboud Universiteit Nijmegen, 2012

46. **Tunnelvisie op tunnelvisie? Een verkennend en experimenteel onderzoek naar de besluitvorming door VKL-teams met betrekking tot het onderkennen van tunnelvisie en andere procesaspecten**
I. Helsloot, J. Groenendaal & B. van 't Padje, Crisislab, Renswoude, 2012
47. **M.-waarde. Een onderzoek naar de bijdrage van Meld Misdaad Anoniem aan de politionele opsporing**
M.C. van Kuik, S. Boes, N. Kop, M. den Hengst-Bruggeling, T. van Ham & H. Ferwerda, Politieacademie, Apeldoorn/Bureau Beke, Arnhem, 2012
48. **Seriebrandstichters. Een verkennend onderzoek naar daderkenmerken en delictpatronen**
Y. Schoenmakers, A. van Wijk & T. van Ham, Bureau Beke, Arnhem, 2012
49. **Van wie is de straat? Methodiek en lessen voor de politie om ongrijpbare veiligheidsfenomenen grijpbaar te maken – op basis van vijf praktijkcasus**
H. Ferwerda, T. van Ham, B. Bremmers, K. Tijhof & M. Grotens, Bureau Beke, Arnhem, 2013
50. **Recherchesamenwerking in de Euregio Maas-Rijn. Knooppunten, knelpunten en kansen**
H. Nelen, M. Peters & M. Vanderhallen, Politieacademie, Apeldoorn/ Universiteit Maastricht, 2013
51. **De operationele politiebriefing onderzocht. Een onderzoek naar de effectiviteit van de operationele politiebriefing**
A. Scholtens, J. Groenendaal & I. Helsloot, Crisislab, Renswoude 2013
52. **Sociale media: factor van invloed op onrustsituaties?**
R.H. Johannink, I. Gorissen & N.K. van As, Politieacademie Apeldoorn/ VDMMP, Houten, 2013
53. **De terugkeer van zedendelinquenten in de wijk**
C.E. Huls & J.G. Brouwer, Politieacademie, Apeldoorn/Rijksuniversiteit Groningen/Centrum voor Openbare Orde en Veiligheid, Groningen, 2013
54. **Van meld- naar aantoonplicht. Een onderzoek naar een systeem van digitale surveillance**
C. Veen & J.G. Brouwer, Politieacademie, Apeldoorn/Rijksuniversiteit Groningen, 2013
55. **Heterdaadkracht in twee Haagse pilotgebieden**
B. van Dijk, J.B. Terpstra & P. Hulshof, Politieacademie, Apeldoorn/DSP-groep, Amsterdam, 2013

56. **Inzet op Maat. Onderzoek naar kenmerken en mogelijkheden van duurzame inzetbaarheid van oudere medewerkers**
H. de Blouw, I.R. Kolkhuis Tanke & C.C. Sprenger, Politieacademie, Apeldoorn, 2013
57. **Interventies in de opsporing. Impulsen in kwaliteit en effectiviteit van het opsporingsproces**
R.M. Kouwenhoven, R.J. Morée & P. van Beers, Twynstra Gudde, Amersfoort, 2013
58. **De plaats delict in beeld. Fotografie in de dagelijkse en gesimuleerde praktijk**
G. Vanderveen & J. Roosma, Instituut voor Strafrecht & Criminologie, Universiteit Leiden, 2013
59. **Jeugdgroepen van toen. Een casusonderzoek naar de leden van drie criminele jeugdgroepen uit het einde van de vorige eeuw**
H. Ferwerda, B. Beke & E. Bervoets, Bureau Beke, Arnhem/Beke Advies, Arnhem/LokaleZaken, Rotterdam, 2013
60. **Tussen hei en hoofdbureau. Leiderschapsontwikkeling bij de politie**
W. Landman, M. Brussen & F. van der Laan, Twynstra Gudde, Amersfoort, 2013
61. **Gemeentelijk blauw. Het dagelijks werk van gemeentelijke handhavers in beeld**
E. Bervoets, J. Bik & M. de Groot, LokaleZaken, Rotterdam, 2013
62. **Excessief geweld op en om de voetbalvelden. Praktijkonderzoek naar omvang, ernst en aanpak van 'voetbalgeweld'**
P. Duijvestijn, B. van Dijk, P. van Egmond, M. de Groot, D. van Someren & A. Verwest, DSP-groep, Amsterdam, 2013
63. **Beeld van gezag bij de politie. Maatschappelijke verbeelding en de impact van gezagsbeelden op burgers**
H. de Mare, B. Mali, M. Bleecke & G. van den Brink, m.m.v. Motivac-tion, Tilburg University, Stichting IVMV, Leiden, 2014
64. **Informatiegestuurde dienders. Informatiesturing tussen theorie en praktijk**
A. van Sluis, P. Siep & V. Bekkers, m.m.v. M. Thaens & G. Straten, Center for Public Innovation, Erasmus Universiteit, Rotterdam, 2014

