

Evaluatie van het toezicht op snelheid op het 80 km/uur-wegennet in Flevoland

Rapportage over fase 0, 1 en 2

R-95-32

Ir. Oei Hway-liem & dr. Ch. Goldenbeld

Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



Stichting
Wetenschappelijk Postbus 1090
Onderzoek 2260 BB Leidschendam
Verkeersveiligheid Duindoorn 32
SWOV telefoon 070-3209323
 telefax 070-3201261

Samenvatting

In de politiedistricten Noord en Midden in Flevoland zijn in 1994 radar-controles gehouden op 80 km/uur-wegen. De snelheidscontrole werd gedurende twee perioden uitgevoerd: voor en na de zomervakantie. In district Noord werd op kenteken bekeurd en vervolgens werd een feedbackbord getoond voorbij de controleplaats, met de tekst: 'Uw snelheid is gecontroleerd. Politie'.

In district Midden werden de voertuigen uitsluitend staande-gehouden. De politie-inzet voor deze controles was voor de twee gebieden ongeveer gelijk. Voor de start van de campagne en gedurende de campagne werd voorlichting gegeven via de regionale media. De rijnsnelheid werd geëvalueerd aan de hand van metingen voor de start van de campagne, tijdens fase 1, voor de start van fase 2 en in fase 2. Tevens werd een enquête gehouden onder automobilisten, onder meer om het draagvlak van de toegepaste controles na te gaan.

Bovendien rapporteerde de politie haar eigen ervaringen.

Een opmerkelijk resultaat van de enquête was dat de respondenten een positievere attitude hadden tegenover de controle met staande-houding dan de controle op kenteken.

De twee toezichtsmethoden hebben een niet te verwaarlozen snelheidsafname met zich meegebracht: het percentage overschrijders is in district Noord van 42% (voor start campagne) naar 35% (eind van de campagne) teruggebracht; in district Midden werd een afname van 60% naar 45% gemeten.

Er is echter wel een groot verschil in snelheidsniveau tussen deze gebieden geconstateerd, waardoor de resultaten mogelijk niet (geheel) vergelijkbaar zijn. Bovendien zijn interacties van de beide toezichtsmethoden niet uit te sluiten, vanwege het geografische nabuurschap van de twee regio's.

De landelijke reorganisatie van de politie vormde een handicap bij een goede uitvoering van de campagne: verkeerstoezicht krijgt bij de politie lage prioriteit, gespecialiseerde radar-waarnemers zijn nauwelijks aanwezig en nieuwe medewerkers moesten er nog een opleiding voor krijgen.

Aanbevolen wordt om toezicht op snelheid een hogere prioriteit te geven dan nu het geval is.

Landelijk onderzoek naar verschil in effecten tussen de twee toegepaste toezichtsmethoden, waarbij interacties tussen de gebieden waar deze worden uitgevoerd uitgesloten zijn, is aanbevelenswaardig.

Summary

In the province of Flevoland, i.e. in the police districts Noord and Midden a speed campaign was conducted in 1994. This campaign was held before and after the summer holidays, with a total duration of 4 months.

In district Noord speed enforcement was done by using radar and a camera exclusively and a feed back sign downstream of the police radar showing 'Your speed has been checked. Police'.

In district Midden all trespassers are stopped by the police. The input of police manpower during the campaign in the two regions were of about the same level. An information campaign for the regional press was conducted before the start and during the speed campaign.

Speed was evaluated before and during the speed campaign. A survey was conducted between car drivers, to receive information regarding the experience of drivers on the two enforcement methods. The police reported on their experiences during the campaign.

The survey resulted in a more positive attitude of responding drivers for the enforcement method where speeders are stopped by the police than for automatic enforcement, where number plates are being photographed and fines being sent later at the home address.

The two enforcement methods resulted in a speed reduction of cars: the percentage of speeders in district Noord went from 42% before the campaign to 35% at the end of the campaign. In district Midden the reduction was from 60% to 45%. The speed level in the two regions differs remarkably, so possibly these regions are not quite comparable. Further these are neighbouring regions geographically seen, so interactions of both enforcement methods cannot be excluded.

Police experience showed that the national police reorganisation was a handicap to conduct the speed campaign optimally: enforcement of traffic offences got low priority, the specialized radar teams were abolished, so new personal had to be trained and experience had to be gained.

It is advised to give speed enforcement higher priority than has been given until now. It is advisable to conduct research based on a better experimental design, i.e. excluding possible interactions between regions.

Inhoud

<i>Voorwoord</i>	6
1. <i>Inleiding</i>	7
1.1. Achtergrond van het gehele onderzoek	7
1.2. Doel en motivering van het gehele onderzoek	8
1.3. Opzet van het gehele onderzoek	9
2. <i>Opzet en uitvoering van de campagne in Flevoland</i>	11
2.1. Organisatie	11
2.2. Voorbereiding van de campagne	11
2.3. Selectie van wegen	11
2.4. Voorlichting aan de weggebruiker	12
2.5. Politie-inzet	12
2.6. Snelheidsdisplay	14
3. <i>Opzet en uitvoering van het onderzoek</i>	15
3.1. Enquête onder automobilisten	15
3.2. Snelheidsmetingen	18
3.3. Evaluatie politie-ervaringen	20
4. <i>Conclusies en aanbevelingen</i>	22
4.1. Conclusies	22
4.2. Aanbevelingen	23
5. <i>Literatuur</i>	24
<i>Bijlagen</i>	26

Voorwoord

Naar aanleiding van een concept van de SWOV over een nieuwe aanpak van de handhaving van rijsnelheid in een provinciaal netwerk, waarbij uitsluitend op kenteken wordt geverbaliseerd, is onderzoek gedaan naar de rijsnelheid in de districten Noord en Midden.

In opdracht van Rijkswaterstaat directies Noord-Nederland, Oost-Nederland en Flevoland heeft de SWOV een opzet geformuleerd voor de snelheids-campagne en het evaluatie-onderzoek. Het onderzoek en de campagne werd in samenwerking met de (daartoe opgerichte) werk/projectgroepen uitgevoerd. De opdracht voor het evaluatie-onderzoek werd verstrekt door de directie IJsselmeergebied van Rijkswaterstaat.

Bij de campagne en het onderzoek zijn vele actoren betrokken, die allen vertegenwoordigd zijn in de werkgroep Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Flevoland (ROVF).

De betrokken vertegenwoordigers zijn de heren:

- B. Balgobind, Rijkswaterstaat directie IJsselmeergebied, opdrachtgever van het evaluatieonderzoek;
- J. Vroegop, Politie Basiseenheid Dronten (voorzitterschap);
- W. Boks, (secretariaat) en C.J. van der Laan, ROVF;
- A.J.L. Wittebrood en A. de With, politiedistrict Midden en Noord;
- J. Ree, provincie Flevoland;
- J.H. Schüssel, Openbaar Ministerie;
- H.B. Wieringa en B. Molenaar, Veilig Verkeer Nederland (VVN);
- O. Lindeboom, Voetgangersvereniging;
- M.G. Kramer, Eerste Nederlandse Fietsersbond (ENFB);
- H.C. Kromhout, Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB;
- J.H. van Herwaarden, gemeente Lelystad;
- Oei Hway-liem, SWOV.

De snelheidsmetingen zijn in opdracht van de provincie door Grontmij uitgevoerd.

1. Inleiding

1.1. Achtergrond van het gehele onderzoek

Ten aanzien van het speerpunt 'snelheid' voor het jaar 2000 is in het *Meerjarenplan Verkeersveiligheid* (1989-1993) een vermindering van de gemiddelde snelheid met 5 tot 10% als taakstelling geformuleerd (ten opzichte van het peiljaar 1985). Het percentage overtreders mag volgens deze taakstelling in het jaar 2000 maximaal nog 15% bedragen (inmiddels verlaagd tot maximaal 10%). Dit zou een reductie betekenen van minimaal 150 doden en 2.000 gewonden.

De aandacht van het snelhedenbeleid is nadrukkelijk gericht op 80 km/uur-wegen en stedelijke verkeersstraten; hier worden de limieten het vaakst overschreden.

In Flevoland rijdt meer dan driekwart van de auto's sneller dan de limiet die toegestaan is op 80 km/uur-wegen. Op autowegen is dit percentage 46%. Gerelateerd aan de bovengenoemde taakstelling zijn dit zeer hoge overtredingspercentages.

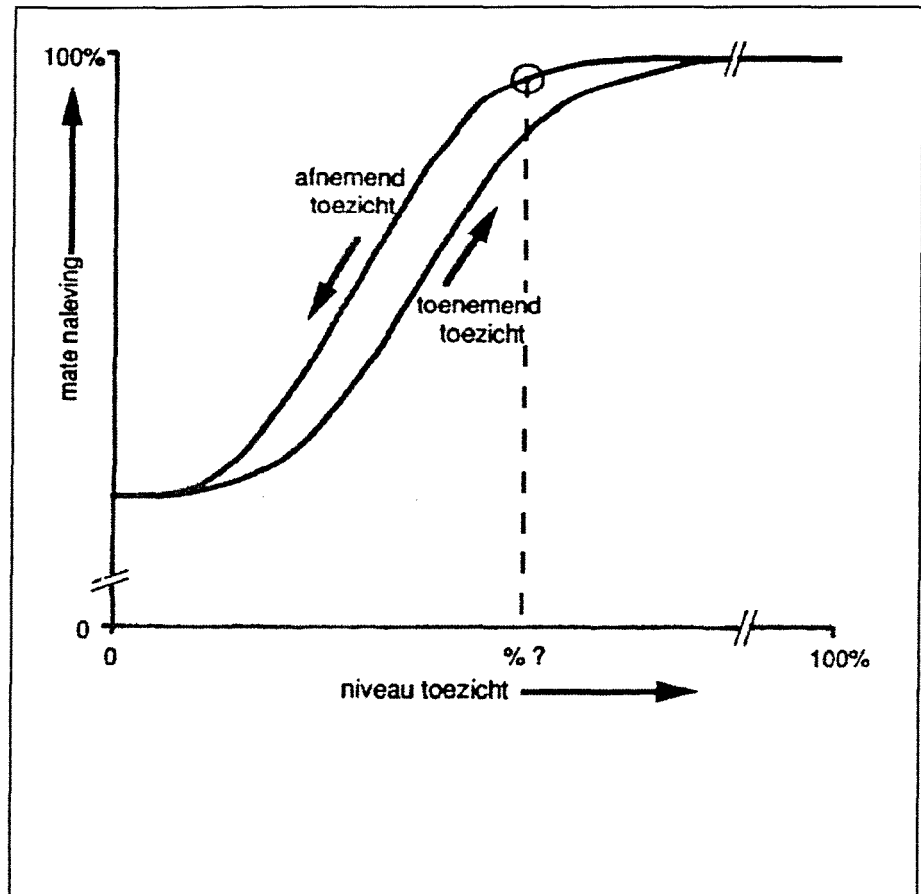
Uit diverse empirische onderzoeken in het buitenland (Nilsson, 1981; Salusjärvi, 1981) blijkt dat een reductie in snelheid een onevenredig grote reductie van ongevallen tot gevolg heeft. Indien op de 80 km/uur-wegen in Flevoland bovengenoemde taakstelling bereikt wordt, mag een flinke reductie in (letsel)ongevallen worden verwacht. Op basis van buitenlandse bevindingen kan een voorzichtige verwachting worden uitgesproken van een reductie met als bovengrens circa 35%.

Ongevallen van uiteenlopende aard kunnen worden voorkomen door beheersing van de rijsnelheid. Van bijna ieder ongeval kan immers gesteld worden dat snelheid een oorzakelijke- of bijdragende factor is geweest. Beheersing van de rijsnelheid door toepassing van duurzaam-veilige principes in ontwerp en uitvoering van de wegen, zal over het algemeen niet op korte termijn kunnen worden gerealiseerd. Vooralsnog zal een beroep gedaan moeten worden op politietoezicht. Tot nu toe is de beschikbare capaciteit van de politie voor toezicht op de rijsnelheid niet groot genoeg om tot duurzame effecten te komen.

De werkwijze die op dit moment gebruikelijk is, omvat intensieve controle op snelheid gedurende enkele weken, waarbij overtreders voor een deel op kenteken worden geverbaliseerd en voor een ander deel staande worden gehouden (een en ander in combinatie met voorlichtingsacties). Na de campagne wordt overgegaan op een veel lager onderhoudsniveau van de toezichtsinspanningen.

Het is vrij evident dat een zeer hoog niveau van toezicht een grote mate van naleving zal hebben en dat daar waar geen toezicht op snelheid wordt gehouden, slechts een deel (enkele tientallen procenten) van de bestuurders zich aan de limiet zal houden. Een hypothetisch verband tussen niveau van toezicht en niveau van naleving wordt in *Afbeelding 1* gegeven.

De cruciale vraag is waar zich het optimum bevindt - dat wil zeggen, een maximaal effect bij een zo gering mogelijke inzet (het omcirkelde punt in de afbeelding). Om deze vraag te kunnen beantwoorden wordt een evaluatie-



Afbeelding 1. Relatie toezichtsniveau en mate van naleving

Overijssel en Flevoland) uitgevoerd. Door in deze drie provincies het toezicht op snelheid met verschillende gradaties van politie-inzet toe te passen en te evalueren, wordt beoogd de optima op de eerder genoemde curve 'politie-inzet / mate van naleving' te kunnen aangeven voor de drie provincies. Er wordt een totaal-evaluatierapport uitgebracht.

De campagne in Flevoland verschilt in zoverre met die van Friesland en Overijssel, dat het toezicht in het politiedistrict Noord uitsluitend op *kenteken* wordt verricht, terwijl in district Midden alle overtreeders *staande* - worden gehouden.

1.2. Doel en motivering van het gehele onderzoek

Ten opzichte van de gebruikelijke werkwijze zijn in dit project de volgende (combinatie van) facetten nieuw:

- Toezicht in district Noord geheel op kenteken;
- Toezicht in district Midden alleen met staande-houding;
- Feedback-informatie stroomafwaarts vanaf het controlepunt in district Noord;
- Andere voorlichting;
- Nieuwe enquête-vragen (in vergelijking tot PROV-enquêtes);

Opgemerkt dient te worden dat de twee gebieden geografisch aan elkaar grenzen en dat daardoor de kans op interactie tussen de campagnes groot kan zijn.

Gestreefd wordt naar controle die qua locatie en tijdstip voor de weg-gebruiker onvoorspelbaar is. Op die manier kan niet alleen de objectieve,

maar ook de subjectieve pakkans worden vergroot. Door de snelheids-campagne in district Noord geheel *op kenteken* te laten plaatsvinden kan bij de gebruikelijke politie-inzet een hoge controle-frequentie worden verkregen, waardoor mogelijk een blijvend effect op de naleving van de limieten kan worden verkregen. Het gevolg van een blijvende snelheids-daling zal naar verwachting een onevenredig grote reductie in ongevallen geven.

In tegenstelling tot district Noord, wordt in district Midden alleen met staande-houding gewerkt.

Uitgegaan wordt van vergelijkbaarheid van de districten Noord en Midden. De politie-inzet is voor elk van deze gebieden gelijk gesteld. Doel hiervan is de beide methoden met elkaar te vergelijken.

Beheersing van de rijsnelheid kan plaatselijk (kruising, bocht), op een gehele wegverbinding of in een wegennetwerk worden verricht. Met de eerste twee benaderingen is reeds ervaring opgedaan, met positief resultaat (Oei, 1994). Het onderhavige project behelst een aanpak op een wegennetwerk.

Het onderzoek beoogt het effect te bepalen dat toezicht 'nieuwe stijl' op de rijsnelheid heeft, bij een gebruikelijke hoeveelheid politie-mankracht. Bovendien heeft het onderzoek tot doel om dit effect te vergelijken met het effect van staande-houding. Er wordt nagegaan in hoeverre duurzame effectieve beheersing van de rijsnelheid (dat wil zeggen: een blijvende vermindering van het percentage overtreders van de geldende limieten) praktisch realiseerbaar is. De primaire doelgroep is de automobilist die structureel te snel rijdt. De mening van automobilisten wordt door middel van een enquête nagegaan.

Het onderzoek is mede van belang in verband met toepasbaarheid van deze aanpak voor andere regio's.

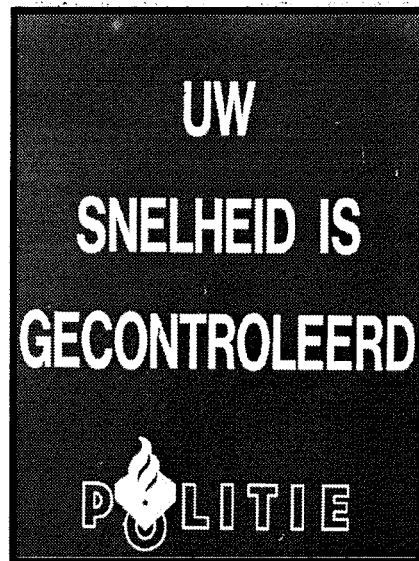
1.3. **Opzet van het gehele onderzoek**

De wegtypen die in het onderzoek worden betrokken zijn wegen met een limiet van 80 km/uur onder beheer van provincie of regionale directie van Rijkswaterstaat. De wegen worden onderscheiden naar aantal rijbanen, rijstroken en toegelaten voertuigsoorten. Op basis van snelheids- en ongevalgegevens zijn de wegen door de provincie geordend naar prioriteit. Op grond hiervan wordt, in nauw overleg met politie en justitie, een specifieke opzet voor de handhaving vastgesteld.

Het is de opzet om in Friesland, Overijssel en Flevoland (district Noord) op een vergelijkbaar deel van het wegennet verschillende toezichtsniveaus - uitsluitend op kenteken - te beproeven en daarbij het effect op de gereden snelheid te bepalen. Voorts wordt in district Midden (in Flevoland) uitsluitend met staande-houding gecontroleerd.

In iedere provincie wordt de aanpak in twee fasen uitgevoerd. In fase 1 wordt uitgegaan van de gebruikelijke inzet. Na drie à vier maanden begint fase 2, waarin wordt overgegaan op een aangepaste inzet, die afhankelijk is van het verkregen effect in fase 1. Verwacht wordt dat in fase 2 een lager niveau van toezicht nodig is; voorlopig wordt aangenomen dat deze fase drie maanden duurt.

De subjectieve pakkans wordt versterkt door middel van feedback aan alle passerende weggebruikers in de vorm van een opklapbaar bord met de tekst *Uw snelheid is gecontroleerd. Politie.*



Afbeelding 2. Verplaatsbaar feedbackbord, een paar honderd meter voorbij de controlelocatie

Tevens wordt - apart van de controles - gebruik gemaakt van een verschijnsbord waarop de gereden snelheid van passerende voertuigen wordt getoond.

Het toezicht wordt dusdanig in ruimte en tijd gespreid dat dit voor de weggebruiker onvoorspelbaar is.

Om al een laag snelheidsniveau bij de start te verkrijgen wordt indringende voorlichting gegeven.

Met deze voorlichting wordt in de eerste plaats kennis bijgebracht over de gevaren van te hoge snelheid en over de buitenproportioneel grote reductie van ongevallen bij rijden met een aangepaste snelheid.

Ten tweede wordt de (veel) grotere controlefrequentie en de progressie in bestraffing, bij herhaling van grove overschrijdingen van de limiet,

overgebracht. De voorlichting dient optimaal te zijn qua spreiding, inhoud en timing. Daar een deel van het autoverkeer niet uit de provincie afkomstig is zal de voorlichting ook via landelijke media en langs de weg worden verspreid.

2. Opzet en uitvoering van de campagne in Flevoland

2.1. Organisatie

Bij de snelheidscampagne en het evaluatie-onderzoek zijn vele actoren betrokken. Deze actoren zijn allen vertegenwoordigd in de projectgroep *Snelheid van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Flevoland* (ROVF).

2.2. Voorbereiding van de campagne

Aanvankelijk was alleen district Noord gekozen voor de campagne waarbij uitsluitend op kenteken zou worden bekeurd. Later is daar district Midden aan toegevoegd, waar alleen met staande-houding wordt gewerkt. De grootte van de planning voor de inzet van controle is in beide gebieden even groot. Beoogd wordt het effect van beide controlemethoden bij gelijke inzet met elkaar te kunnen vergelijken.

In beide gebieden komen alleen wegen met een limiet van 80 km/uur voor. Deze wegen worden onderscheiden naar aantal rijbanen, rijstroken en toegelaten voertuigsoorten.

De snelheidscampagne is opgebouwd uit de volgende fasen:

Fase 0a: Dit is de vóórfase, waarin *voorbereidingen* worden getroffen voor de campagne. Dat wil zeggen: selectie van de te controleren wegen, opzet en organisatie van te geven voorlichting, en toepassing van het snelheidsdisplay en toezichtsprogramma.

Fase 1: Deze periode loopt van 18 mei tot 1 juli 1994; in de zomervakantie is nagenoeg geen controle uitgeoefend.

Fase 0b: Voor aanvang van de tweede fase is een tweede nulmeting verricht; fase 0b.

Fase 2: Deze periode loopt van 12 september tot 2 december 1994. De inzet in deze tweede fase is bepaald op grond van de beschikbare capaciteit bij de politie, en naar aanleiding van de ervaringen in fase 1. Dit hield een vermindering van de inzet in.

2.3. Selectie van wegen

Door de wegbeheerder zijn wegen geselecteerd op basis van een ongunstig ongevallen- en snelheidsbeeld. De oorspronkelijke keuze is later uitgebreid. Uiteindelijk resultaat is een selectie door de wegbeheerder van lagere-orde wegvakken buiten de bebouwde kom in de districten Noord en Midden (*Bijlage 4*). Alle geselecteerde wegen in de twee gebieden zijn enkelbaans-wegen met een limiet van 80 km/uur. De meerderheid wordt gevormd door wegen gesloten voor (brom)fietsverkeer, maar ook komen enkele wegen met volledig gesloten verklaring voor langzaam verkeer voor.

Het aantal wegvakken in district Noord is 25 (164 km) en in district Midden 24 (210 km). Het aantal wegvakken verschilt in de verschillende stadia van het project: oorspronkelijke selectie, waar toezicht is gehouden en bij de evaluatiemetingen (zie verdere *Tabellen*). Deze wegvakken zijn ruimtelijk goed gespreid over deze gebieden en vormen globaal een wegennetwerk.

2.4. Voorlichting aan de weggebruiker

Bij de start van deze fase - 18 mei 1994 - is voorlichting gegeven tijdens een persconferentie. Hier werden weggebruikers geïnformeerd over de gevaren van te hoge snelheid, de toegepaste werkwijzen, en gewaarschuwd voor de strenge en intensieve controle. In de regionale media is hier vrij veel aandacht aan besteed. De twee verschillende controlemethoden zijn hierin beschreven. De gebieden waar deze methoden worden toegepast zijn in een enkele krant vermeld (*Bijlage 8*). De toepassing van een snelheidsbord (met radar-gun) om bestuurders te attenderen op de gereden snelheid en het houden van een enquête is in een enkele krant aangekondigd. In de loop van de campagne is periodiek in de media bericht over de ervaringen van de politie, zoals het aantal uitgereikte verbalen. In de maanden mei en juni werden radiospots uitgezonden via *Omroep Flevoland*. In het kader van de landelijke snelheidsactie 'Mag het wat minder?' van Veilig Verkeer Nederland (VVN) en Voetgangersvereniging werden tijdelijk affiches aangebracht op locaties binnen en buiten de bebouwde kom met de tekst 'Het moet wat minder' zijn. De landelijke actie beoogt de weggebruiker bewust te maken van de gevaren van hoge snelheid, het geven van informatie en het verlagen van de rijsnelheid, vooral buiten de bebouwde kom; deze VVN-actie loopt van 22 april t/m 2 juni 1994.

Voor de start van fase 2 is alleen middels een persbericht voorlichting gegeven aan de regionale media.

Voor Flevoland is het van belang dat de vele automobilisten die van buiten de provincie komen ook geïnformeerd worden over de campagne. In fase 1 is in de landelijke media nagenoeg geen aandacht gegeven aan de snelheids-campagne in de drie provincies. Bij de start van fase 2 is wel aandacht besteed aan de campagnes in de drie provincies in een landelijk ochtendblad. In de media is het onderscheid van controle-methode tussen de districten Noord en Midden in lang niet alle gevallen expliciet vermeld.

2.5. Politie-inzet

Er was gepland om toezicht te houden in fase 1, van 19 mei tot half juli 1994. De eerste periode werd bekort tot 1 juli (31 werkdagen). Het aantal geplande bruto controle-uren in fase 1 per gebied is 375 uur, netto circa 240 uur. De controle vond alleen overdag plaats van 7-19 uur. Er werd bekeurd vanaf de limiet +11 km/u. Resultaten van de controles worden weergegeven in *Bijlage 1*.

District Noord

De snelheidscontroles op kenteken zijn vanuit een onopvallend opgestelde auto langs de weg verricht. Met radar is het verkeer in beide richtingen - gecontroleerd. Registratie van overtreders gebeurt handmatig. Per dag is het geplande aantal controles in district Noord gemiddeld 4 x 1,5 uur. Vanwege het ontbreken van een camera wordt met twee man vanuit een stilstaand ongemerkt voertuig langs de weg gecontroleerd. Een paar honderd meter voorbij de controlelocatie wordt - eveneens in beide richtingen - een bord geplaatst met de tekst *Uw snelheid is gecontroleerd. Politie*. Alle passerende weggebruikers krijgen deze informatie waardoor de subjectieve pakkans wordt verhoogd.

Ook bij controle met staande-houding worden alle passerende (en in overtreding zijnde) bestuurders geconfronteerd met de feedback aangaande de uitgevoerde controle.

Het toezicht wordt dusdanig in tijd en plaats gespreid dat dit voor de weggebruiker onvoorspelbaar is. Er zijn twee radarauto's ingezet. Indien de ruimte het toelaat, zou een enkele maal op één verbinding op twee locaties gecontroleerd kunnen worden. Als bestuurders een waarschuwing hebben gekregen dat ze gecontroleerd zijn, en vervolgens nog steeds te snel rijden, is er sprake van twee overtredingen. Opgemerkt dient te worden dat een stilstaand voertuig op polderwegen in Flevoland in vele gevallen duidelijk zichtbaar is. Een deel van de automobilisten zal achterdochtig zijn waardoor ze minder snel rijden.

District Midden

Controles op de wegen gebeurt alleen met staande-houding. Per controle wordt zes man ingezet; een voor de radar en vijf voor staande-houding. De controle-frequentie en het aantal gecontroleerde en geverbaliseerde voertuigen in district Midden zal geringer zijn dan in district Noord, bij dezelfde hoeveelheid uren.

Gepland is om gemiddeld een dag per week te controleren, met vier controles van anderhalf uur. We zien dat het oorspronkelijke aantal uren van 240 netto niet wordt gehaald.

Met het toepassen van twee verschillende controlemethoden wil men nagaan welke verschillen in effect op de rijnsnelheid optreden in de twee gebieden, bij gelijke totale inzet van de politie. De bestuurders die de bekeuringsgrens hebben overschreden en zijn staande-gehouden krijgen foldermateriaal uitgereikt. In de volgende tabellen worden de geplande en gerealiseerde controle-uren in fase 1 en 2 weergegeven.

Fase 1: Plan	District Noord	District Midden
Aantal wegvakken	25	24
Lengte km	164	210
Controles/week	5 dg x 4wvk x 1,5u	1 dg x 4wvk x 1,5u
Totaal controle-uren netto	6 x 30u = 180u	6 x 6u = 36u (x 6 man = 216u)

Tabel 1. *Aantal geplande wegvakken en controle-uren in fase 1*

Wegvakken die in elkaars verlengde lagen werden samengevoegd en voor de controle als één wegvak beschouwd. Hierdoor is het aantal wegvakken in de districten Noord en Midden, waar toezicht is gehouden, gereduceerd tot respectievelijk 21 en 8.

Problemen die werden ondervonden bij de uitvoering van het toezicht zijn:

- ontbreken van opleiding tot radar-operator;
- technische problemen met de radar;
- ontbreken van een camera;
- geen vast team die de controles uitvoert.

Dit had een aantal vervelende effecten tot gevolg:

- er waren twee man inzet nodig in plaats van één voor de snelheidscontrole in district Noord;
- er deden zich onjuistheden voor bij de registratie van kentekens;
- er konden relatief niet veel gecontroleerde en geregistreerde voertuigen vervolgd worden.

Fase 1: Uitgevoerd	District Noord	District Midden
Aantal wegen	21	8
Aantal controles á 1,5u	96 (x 1,5u = 144u)	35 (x 1,5u = 52,5u)
Aantal metingen	144 x 2 = 288u	52,5 x 6 = 315u
Gemiddeld aantal controles per weg	7x	6,5x
Aantal gecontroleerde voertuigen	15.282	5.959
Aantal PV's	2.507	348
% PV's	16%	6%

Tabel 2. Aantal wegen met controle, gecontroleerde en geverbaliseerde voertuigen.

Fase 2 loopt van 12 september tot 2 december 1994. Gegevens over de uitgevoerde controles in fase 2 zijn in *Tabel 3* zichtbaar. De inzet in fase 2 is gebaseerd op de capaciteit van de politie, en de ervaringen in fase 1. Het gevolg hiervan is dat de inzet in fase 2 in beide gebieden een stuk geringer is geweest dan in fase 1 en daarmee ook het aantal gecontroleerde voertuigen en verbaliseringen.

Fase 2: Uitgevoerd	District Noord	District Midden
Aantal wegen	20	12
Aantal controles	65	22
Aantal metingen	195u	198u
Gemiddeld aantal controles per weg	3,3x	1,8x
Aantal gecontroleerde voertuigen	10.448	2.494
Aantal PV's	1.653	214
% PV's	16	9

Tabel 3. Aantal controlewegvakken, gecontroleerde en geverbaliseerde voertuigen en hoogst gemeten snelheid in fase 2

2.6. Snelheidsdisplay

Gepland was om drie stuks verplaatsbare radar met snelheidsbord van VVN in te zetten; de automobilist kan hierop zijn gereden snelheid aflezen: 'U rijdt .. km/h'. De automobilist wordt hierdoor gewezen op zijn gereden snelheid en de subjectieve pakkans wordt verhoogd. De inzet van dit systeem wordt niet gekoppeld aan het toezicht. Dit systeem is slechts in een enkele krant vermeld geweest. In de praktijk is het systeem op de volgende wijze ingezet geweest:

- Fase 1: gedurende 3-4 weken, per week 4-5 dagen, per dag 5-6 uur in de dagperiode van 7-19 uur. Per keer werd op een locatie gedurende circa 1 uur de snelheidsdisplay getoond.
- Fase 2: om budgettaire redenen werd de display in fase 2 niet meer ingezet.

3. Opzet en uitvoering van het onderzoek

Het onderzoek omvat een enquête onder automobilisten, snelheidsmetingen in de fases 0a, 1, 0b en 2 in de twee gebieden en een evaluatie van de politie-ervaringen met de campagne.

3.1. Enquête onder automobilisten

Oorspronkelijk was gepland om de enquête aan het einde van fase 2 te houden. Door omstandigheden is de enquête echter pas in februari 1995 uitgevoerd. Hierdoor zijn de resultaten mogelijk niet helemaal vergelijkbaar met die van de andere provincies, bijvoorbeeld ten aanzien van de vraag over de ervaring van de bestuurder in de afgelopen drie maanden, terwijl de campagne in Flevoland reeds was afgesloten.

De SWOV heeft in samenwerking met de ROVF een enquêteformulier opgesteld (*Bijlage 2*). Het doel hiervan is: de ervaring na te gaan van de automobilisten in de twee gebieden met betrekking tot de toegepaste controles, het maatschappelijk draagvlak en de beweerde gedragsverandering.

Een samenvatting van de resultaten van de enquête wordt hieronder gegeven (zie ook *Bijlage 3*).

Een enquêteformulier werd opgesteld ter verkrijging van informatie over eigen rijnsnelheid op provinciale wegen in Flevoland, ervaringen met politietoezicht daarop en de acceptatie van het uitgevoerde toezicht. Op dinsdag 17 en donderdag 19 februari 1995 werden in totaal 1.200 enquêteformulieren uitgereikt aan automobilisten in Flevoland. De enquête bestond uit 27 vragen, waarvan 20 vragen voorgestructureerde antwoordmogelijkheden hadden.

Beschrijving steekproef

In totaal stuurden 630 respondenten de vragenlijst terug, hetgeen neerkomt op een - overigens hoge - respons van 52%.

- De steekproef bestaat voor viervijfde (80,3%) uit mannen en éénvijfde uit vrouwen (19,7%). Driekwart van de respondenten (74,5%) is woonachtig in Flevoland.
- De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 44 jaar. Eéntiende van de steekproef (9,2%) bestaat uit jonge, relatief onervaren automobilisten in de leeftijdsgroep van 18-25 jaar. Meer dan de helft van de steekproef (57,8%) bestaat uit automobilisten in de leeftijd van 26-50 jaar. De groep van 51 jaar en ouder maakt éénderde deel (33,0%) van de steekproef uit.
- Het gemiddelde jaarkilometrage van de steekproef is 36.600 km. Dit ligt aanzienlijk hoger dan het landelijk gemiddelde dat jaarlijks rond de 18.000 km schommelt. Het grote aandeel bestuurders van vrachtauto's en zakelijk verkeer in de steekproef verklaart dit hoge gemiddelde. Het aantal jaarlijkse kilometers dat naar eigen zeggen is afgelegd op provinciale wegen in Flevoland is gemiddeld 11.600 km.

Ervaring met politietoezicht en waargenomen pakkans

- Naar eigen opgave is in de afgelopen drie maanden meer dan éénkwart van de respondenten (27,5%) minimaal één snelheidscontrolepost van de politie tegengekomen. Bijna éénvijfde deel van de automobilisten (18,5%) is minimaal twee keer een controlepost tegengekomen.

- Eén op de dertig respondenten (3,4%) is via een acceptgiro bekeurd wegens een snelheidsovertreding; minder dan één op de honderd respondenten (0,8%) is feitelijk staande-gehouden en bekeurd wegens een snelheidsovertreding.
- Eén op de drie respondenten (35%) beweert dat vrienden of kennissen de afgelopen drie maanden zijn gecontroleerd of bekeurd op snelheid in Flevoland.
- Meer dan de helft van de ondervraagden (57,5%) is van mening dat de kans op een bekeuring vanwege een snelheidsovertreding in Flevoland gelijk is gebleven in de afgelopen drie maanden, terwijl meer dan éénderde deel van de ondervraagden (37,2%) meent dat deze kans is toegenomen. Een minderheid (5,3%) is van oordeel dat deze kans is verminderd.
- Er is sprake van een statistisch significante samenhang tussen de mening over de kans op een bekeuring en de ervaringen met controles langs de weg. Van de automobilisten die in de afgelopen drie maanden geen snelheidscontrole zijn gepasseerd in Flevoland, meent vier op de tien dat de kans op een bekeuring is toegenomen; van de automobilisten die twee of meer controles zijn tegengekomen meent bijna zeven op de tien dat deze kans is toegenomen.

Beweerd snelheidsgedrag en verandering daarin

- De gemiddelde gerapporteerde rijsnelheid op autowegen (limiet 100 km/uur) is 106,7 km/uur en op provinciale wegen buiten de bebouwde kom (limiet 80 km/uur) 91,1 km/uur. Gebleken is dat ongeveer één op de drie ondervraagde automobilisten de limiet op een autoweg of provinciale weg met minstens 10 km/uur overschrijdt onder omstandigheden van goed weer en weinig drukte.
- 41% van de respondenten geeft aan zich nauwkeurig aan de limieten te houden, ook als er niet gecontroleerd wordt. Een iets minder groot deel van de respondenten (36%) beweert dat men minstens één keer per week de ervaring van een controle wil hebben, voordat men het eigen rijgedrag gaat aanpassen aan de limiet.
- Op autowegen blijkt vrijwel geen verandering in zelfgerapporteerde rijsnelheden; op provinciale wegen is de groep respondenten die aangeeft langzamer te zijn gaan rijden (8,7%) enkele malen groter dan de groep die beweert sneller te zijn gaan rijden.
- Het meest opvallende resultaat is de relatief grote groep die verklaart langzamer te zijn gaan rijden in steden of dorpen. Deze groep omvat één op de zeven respondenten (14,5%).
- Uit de statistische analyses is naar voren gekomen dat er een significante samenhang bestaat tussen de zelfgerapporteerde snelheid op provinciale wegen en de informatie die men van vrienden of kennissen heeft ontvangen over snelheidscontroles. Ook bestaat er een significant verband tussen zelfgerapporteerde snelheid en de mening die men heeft over verandering van de kans op bekeuring. Eén op de vier automobilisten, die van vrienden of kennissen heeft gehoord dat zij in Flevoland zijn gecontroleerd of bekeurd in verband met snelheid, beweert langzamer te zijn gaan rijden op provinciale wegen, terwijl minder dan één op de tien automobilisten die hierover niets heeft gehoord, opgeeft langzamer te zijn gaan rijden op deze wegen. Naar hun eigen zeggen lijken automobilisten dus wel hun snelheid aan te passen in reactie op informatie over politietoezicht afkomstig uit de directe sociale omgeving. Van de groep automobilisten die meent dat de kans op een snelheidsbekeuring in Flevoland is toegenomen, beweert bijna éénderde langzamer te zijn gaan rijden op provinciale wegen in Flevoland,

terwijl slechts één op de twintig automobilisten die meent dat deze kans gelijk is gebleven, opgeeft langzamer te zijn gaan rijden.

Informatiebronnen

- Iets meer dan éénvierde van de ondervraagden antwoordt niets te hebben vernomen over een campagne (26,8%).
- Via de volgende kanalen heeft men wel iets vernomen van snelheidscontroles (in aflopende volgorde van belang):
 - * regionale dagbladen (31,2%);
 - * regionale radio (25,1%);
 - * regionale tv (20,1%);
 - * gesprekken met anderen (16,9%);
 - * landelijke tv (16,5%).

Onder de categorie 'anders', die door 7,8% van de ondervraagden is genoemd, vallen onder andere borden, radar en camera's langs de weg.

De acceptatie van het geautomatiseerde toezicht

- De beoordeling van frequente radarcontroles in combinatie met staande-houdingen is gunstig. Vier op de vijf ondervraagden (79%) zegt achter deze aanpak te staan; meer dan driekwart (77,4%) meent, dat deze aanpak ertoe leidt dat automobilisten zich beter aan de limiet houden. Door iets minder dan tweederde van de respondenten wordt een gunstig effect op de verkeersveiligheid ingeschat (65,7%). Eén op de drie respondenten meent dat de aanpak te intensief is (34,4%).
- De respondenten zijn aanzienlijk minder te spreken over een aanpak waarbij het toezicht op rijnsnelheden alleen op kenteken geschiedt, zonder staande-houdingen. Slechts twee op de vijf respondenten is voorstander van deze aanpak (41,7%). Twee op de vijf respondenten (40%) is dan ook van mening dat deze aanpak ertoe leidt dat de limiet beter in acht zal worden genomen. Een even groot deel (40,9%) meent dat deze aanpak de verkeersveiligheid ten goede komt.

Verschillen tussen respondenten uit de districten Midden en Noord

Er dient opgemerkt te worden dat de respondenten onderscheiden worden naar de plaats van uitreiking van de formulieren en niet naar woonplaats.

- Onder de district Noord-respondenten heeft een significant groter deel (37%) minstens eenmaal een controle gepasseerd. In district Midden ligt dit percentage op 27%. Het aandeel respondenten dat naar eigen zeggen in de afgelopen drie maanden meer dan twee keer een controle is gepasseerd is significant groter bij de district Noord-steekproef (15%) dan bij de district Midden-steekproef (7%).
- Van de district Noord-steekproef is een significant groter deel de afgelopen drie maanden per giro bekeurd (7%) dan van de district Midden-steekproef (2%).
- Van de district Noord-steekproef heeft een significant groter deel (40%) van vrienden en kennissen gehoord dat zij de afgelopen drie maanden zijn gecontroleerd of bekeurd op snelheid in Flevoland dan van de district Middensteekproef (30%).
- District Midden- en district Noord-respondenten verschillen niet met elkaar wat betreft zelfgerapporteerde snelheidsverandering op provinciale wegen en in steden, en wat betreft hun meningen over aanpak van de snelheidsovertredingen.
- Samenvattend is te concluderen dat de district Noord-respondenten intensiever met toezicht op rijnsnelheden zijn geconfronteerd dan de district Midden-respondenten. Dit komt zowel tot uiting in het aantal controle-

passages, als het aantal malen dat men per giro is bekeurd, als het aantal keren dat men van vrienden of kennissen heeft gehoord dat zij op snelheid zijn gecontroleerd.

Algemene conclusie

Opmerkelijk is dat frequente controles met bekeuring op kenteken minder hoog worden gewaardeerd bij deze enquête dan bij vergelijkbare enquêtes in Overijssel, Noord-Brabant en Friesland. In die laatste enquêtes werd aan de respondenten slechts hun mening gevraagd over één aanpak. De bevindingen in onderhavige enquête, (dat de waardering voor een aanpak met staande-houdingen veel hoger uitvalt dan de waardering voor een aanpak zonder staande-houdingen) hangen wellicht samen met het idee van de respondent dat een keuze gemaakt moet (en kan) worden tussen deze twee aanpakken. In dat geval lijkt de keuze duidelijk in het voordeel van de aanpak met staande-houdingen beslist te worden.

3.2. Snelheidsmetingen

Door de SWOV zijn dezelfde criteria als voor de twee andere provincies gegeven wat betreft de selectie van de meetplaats, zoals de invloed op de rij-snelheid van discontinuïteiten, onder goede/redelijke weers- en verkeers-condities.

De resultaten van de metingen, door Grontmij verricht, worden in *Bijlage 4* weergegeven. De 0a-meting is tussen 4 en 19 mei verricht en de fase 1-meting in juli. De metingen werden met radar verricht, waarbij minimaal 200 voertuigen of maximaal twee uur werd gemeten. De twee rijrichtingen werden apart bemeten en het resultaat hiervan is apart en samengevoegd gepresenteerd. Behalve het percentage voertuigen dat sneller dan de limiet reed (overschrijders) is het percentage toegevoegd dat sneller dan de limiet + 10 km/uur reed (overtreders). De resultaten van de metingen in de twee gebieden betreffende fase 0 en 1 worden in onderstaande tabel en in *Bijlage 1* gegeven.

Fase 0a en 1	District Noord Fase 0a	District Noord Fase 1	District Midden Fase 0a	District Midden Fase 1
Wegvakken	16	16	14	14
N	4.307	3.915	4.788	4.771
V-gem.	80	78	87	83
V-15	66	66	74	71
V-85	95	92	102	97
S.D.	16	15	15	15
% >limiet	42	38	60	50
% >limiet +10	20	15	30	22

Tabel 4. Resultaten snelheidsevaluatie fase 0a en 1 in de twee gebieden

Toelichting:

N: aantal gemeten voertuigen

V-gem.: gemiddelde snelheid van de gemeten voertuigen

V-15:	de snelheid waaraan 15% van de voertuigen zich houdt
V-85:	de snelheid waaraan 85% van de voertuigen zich houdt
S.D.:	de standaardafwijking
%>Limiet:	het percentage voertuigen dat sneller rijdt dan de limiet (overschrijders)
%>Limiet+10:	het percentage voertuigen dat sneller rijdt dan de limiet + 10 km/uur; dit is de bekeuringsgrens (overtreders),

Hieruit blijkt dat het snelheidsniveau in district Midden hoger is dan in district Noord, met andere woorden, de twee gebieden zijn kennelijk niet geheel met elkaar vergelijkbaar. In fase 1 is de snelheid in beide gebieden afgenomen; in district Noord is de V-85 waarde met 3 en in district Midden met 5 km/uur gedaald. Het overschrijdingspercentage is echter nog hoog, respectievelijk 38% en 50%, de overtredingspercentages zijn 15% en 22%. Hieruit blijkt dat het effect van snelheidscontrole in district Midden iets groter is geweest dan in district Noord.

De werkgroep heeft een tweede 0-meting ingelast (fase 0b), die begin september 1994 is uitgevoerd. Doel hiervan is na te gaan in hoeverre de vakantieperiode waarin (nagenoeg) geen controles plaats hebben gevonden het effect van fase 1 in negatieve zin heeft beïnvloed. De fase 2-metingen werden van 31 oktober tot 9 november 1994 uitgevoerd. De resultaten worden weergegeven in onderstaande tabel.

Fase 0b en 2	District Noord Fase 0b	District Noord Fase 2	District Midden Fase 0b	District Midden Fase 2
Wegvakken	16	16	14	14
N	3.979	3.936	4.391	4.618
V-gem.	77	77	84	82
V-15	66	66	72	70
V-85	90	90	99	97
S.D.	15	15	14	15
% > limiet	34	35	50	45
% >limiet +10	15	15	25	25

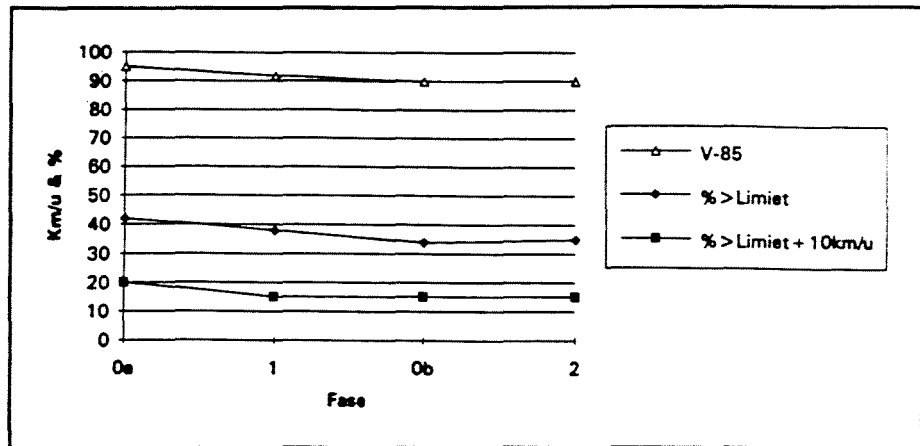
Tabel 5. Resultaten snelheidsevaluatie fase 0b en 2 in de twee gebieden.

Afbeeldingen 3 en 4 geven de resultaten van de evaluatiemetingen grafisch weer. Zoals eerder geconstateerd ligt het niveau van de rijnsnelheid in district Midden hoger dan in district Noord, circa 7 km/uur (V-85). In fase 0b is de V-85 in district Noord in vergelijking tot fase 1 met 2 km/uur gedaald; in district Midden is de V-85 met 2 km/uur gestegen. Ten opzichte van dit uitgangsniveau is in fase 2 in de District Noord de snelheid niet verder afgenomen; dit is wel het geval in district Midden.

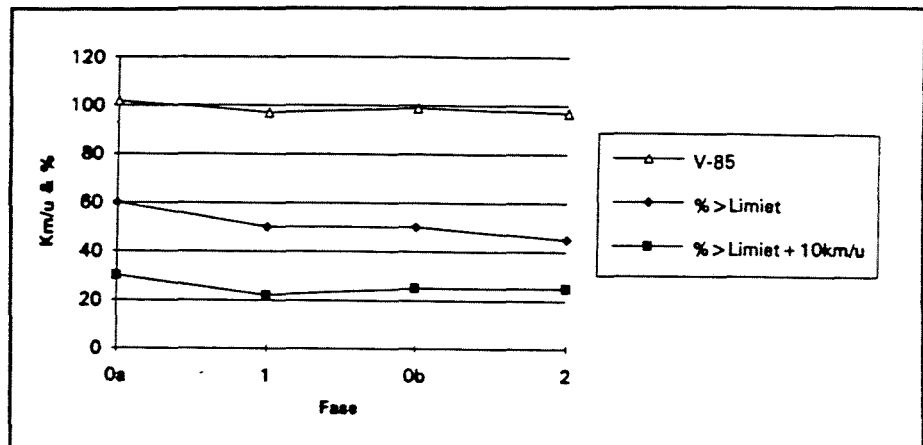
De campagne heeft zowel in de districten Noord als Midden een snelheidsafname tot gevolg gehad. De V-85 is van fase 0a tot en met fase 2 met 5 km/uur gedaald en het percentage voertuigen dat sneller dan de limiet reed, is in district Noord van 42% naar 35% afgenomen en in district Midden van 60% naar 45% gezakt. Het percentage voertuigen dat sneller dan de

bekeuringsgrens reed in fase 2 is 15% in district Noord en 25% in district Midden. Alhoewel dit effect niet gering mag worden genoemd ligt het snelheidsniveau nog relatief hoog.

In district Midden lijkt de afname in snelheid wat groter te zijn dan in district Noord.



Afbeelding 3. Snelheidscampagne 1994 District Noord



Afbeelding 4. Snelheidscampagne 1994 District Midden

3.3. Evaluatie politie-ervaringen

Verwezen wordt naar *Bijlage 5*, waar de politie een rapport heeft opgemaakt over haar ervaringen bij deze campagne.

Hieronder volgt een samenvatting:

- De landelijke reorganisatie heeft parten gespeeld bij het opzetten en uitvoeren van de snelheidscampagne.
- Specialistische kennis op het gebied van verkeer verdween voor een groot deel.
- Verkeerstoezicht kreeg lage prioriteit.
- Motivering bij het radarpersoneel was gering.
- Interne voorlichting door middel van een informatiepakket is voor verbetering vatbaar.

- Externe voorlichting via het secretariaat van ROVF en politievoorlichter verliep goed. Er was veel aandacht gegeven in de media.
- Technische problemen deden zich voor doordat de apparatuur verouderd was. Een camera ontbrak, overtreders werden handmatig geregistreerd, kentekens werden soms foutief opgeschreven en voertuigen werden gemist. Een en ander werkte demotiverend.
- Er deden zich problemen voor bij de verwerking van de Wet Mulderfeiten en PV's.
- Gezien de beperkte capaciteit bij de politie dient de efficiency van de controles te worden verhoogd door automatisering.
- Veel zaken moesten door genoemde redenen worden geseponeerd. Het aantal beroepszaken was, zoals algemeen bekend, groter dan bij controle met staande-houding.
- De campagne leidde niet tot capaciteitsproblemen bij het Openbaar Ministerie en het Kantongerecht.

4. Conclusies en aanbevelingen

4.1. Conclusies

1. De snelheidscampagne heeft op het geselecteerde wegennet in de twee gebieden een vergelijkbare niet onaanzienlijke reductie van de rijsnelheid met zich meegebracht. De in fase 1 gevonden daling heeft zich in fase 0b en 2 vrijwel gecontinueerd.
Het percentage voertuigen dat sneller dan de limiet reed in fase 2 in de districten Noord en Midden is respectievelijk 35 en 45% en het percentage voertuigen dat sneller dan de bekeuringsgrens reed was 15 en 25%.
2. De districten Noord en Midden - drooggelegd in respectievelijk 1945 en 1957- zijn kennelijk niet geheel vergelijkbaar: het snelheidsniveau in district Midden ligt een stuk hoger dan in district Noord. Dit maakt een goede vergelijking tussen deze gebieden moeilijk.
3. Het toezicht in fase 1 en 2 is niet geheel volgens plan uitgevoerd. De daadwerkelijke inzet in fase 1 in district Noord (controle geheel op kenteken) was 20% minder dan gepland en voor district Midden (controle alleen met staande-houding) was dit ongeveer 46% meer dan gepland. In fase 2 is de inzet in beide gebieden ongeveer 35% minder dan in fase 1 (zie punt 7). De totale hoeveelheid uren die voor het toezicht is ingezet in de twee gebieden, verschilt niet veel.
Het aantal gecontroleerde voertuigen was in district Midden aanmerkelijk minder dan in district Noord: respectievelijk 8.453 en 25.730. Het percentage geverbaliseerde voertuigen was in fase 1 en 2 respectievelijk in district Midden 6% en 9% en in district Noord 15% en 16%.
4. Het onderscheid in controle-methode tussen de districten Noord en Midden is in de media niet in alle gevallen expliciet weergegeven. In de media zijn regelmatig berichten over resultaten van de politiecontroles gepubliceerd geweest.
5. Het verschil in toezicht in de twee gebieden is niettemin duidelijk waargenomen volgens de enquête:
 - De respondenten in district Noord zijn intensiever met toezicht op snelheid geconfronteerd geweest dan de district Midden-respondenten.
 - De zelfgerapporteerde snelheidsverandering als gevolg van het toezicht en de mening over de aanpak verschilt niet tussen de twee districten. Aangetekend dient te worden dat tussen de twee districten *interacties* kunnen optreden, omdat deze districten direct aan elkaar grenzen.
6. Hoewel de subjectieve en objectieve pakkans in district Noord groter is dan in district Midden, is de snelheid in beide gebieden ongeveer even sterk afgenomen. De methode van staande-houding bij overtreding wordt duidelijk positiever beoordeeld (in beide gebieden). Dit zou gedeeltelijk de kleinere pakkans in een even grote snelheidsdaling kunnen verklaren.

7. De politie-evaluatie leert dat:

- Na de landelijke reorganisatie, verkeerstoezicht een lage prioriteit heeft gekregen.
- De gespecialiseerde kennis en ervaring bij de uitvoerders ontbreekt.
- Het ontbreken van een stimulans vanuit de leiding tot geringe motivatie bij de uitvoerders van de controles heeft geleid; dit weer leidde tot relatief veel fouten bij de registratie van overtreders.
- Het radarmaterieel technisch verouderd is en onvoldoende operationeel.

4.2. Aanbevelingen

1. Het verdient aanbeveling hogere prioriteit toe te kennen aan snelheidscontroles. Ze hebben een aantoonbaar effect op de rijksnelheden. Beide onderzochte toezichtsmethoden (bekeuren op kenteken en met staande-houding) lijken in vergelijkbare mate effectief.
2. Vanwege het grote verschil in snelheidsniveau in de twee gebieden, een indicatie dat deze gebieden niet (geheel) vergelijkbaar zijn, en de mogelijke interacties tussen de twee toezichtsmethoden in deze gebieden kunnen op grond van dit evaluatieonderzoek geen harde conclusies worden getrokken. Het is aan te bevelen een beter methodisch opgebouwd experiment op te zetten en dit te evalueren.
3. De werkwijze dient qua efficiency verhoogd te worden door een speciaal team in het leven te roepen, dat de gelegenheid krijgt de nodige kennis en ervaring op te doen.
4. Het materieel dient technisch op peil te worden gehouden, en zal zoveel mogelijk geautomatiseerd moeten worden.
5. Om het toezicht naar plaats en tijd gericht te kunnen laten plaatsvinden is het wenselijk gebruik te maken van vaste met lussen uitgeruste snelheidsmeetpunten. De rijksnelheid kan regelmatig worden gemeten en in combinatie met ongevalgegevens kan zonodig op de juiste plaatsen in een netwerk worden ingegrepen.
6. Ten aanzien van de beheersing van de rijksnelheid dient een strategie te worden geformuleerd, met op korte termijn vooral snelheidscontroles en op langere termijn infrastructurele aanpassingen.

5. Literatuur

AVV/SWOV (1993). *U rijdt te snel! Symposium over elektronische Snelheidsbeheersing*. Symposiumbundel, Jaarbeurs Utrecht, 30 november 1993.

Oei, H.L. (1994). *Effective Speed Management through Automatic Enforcement*. In: Proceedings of Seminar J on Traffic Management and Road Safety. 22nd PTRC European Transport Forum University of Warwick. Warwick, p. 277-288, 12-16 september 1994.

Nilsson, G. (1981). *The effect of speed limits on traffic accidents in Sweden*. In: OECD, 1981.

Salusjärvi, M. (1981). *The speed limit experiments on public roads in Finland*. Report no. 7/1981. VTT, Technical Research Centre of Finland.

Bijlagen

Bijlage 1: Resultaten snelheidscontroles op provinciale wegen

Bijlage 2: Schriftelijke enquête onder automobilisten op provinciale wegen

Bijlage 3: Resultaten van de enquête in Flevoland

Bijlage 4: Snelheidsgegevens provincie Flevoland

Bijlage 5: Rapport ervaringen met snelheidscampagne 1994

Bijlage 6: Ruwe uitdraai van de gegevens

Bijlage 7: Tabellen vergelijking district Midden - district Noord

Bijlage 8: Krante-artikelen snelheidscampagne

Bijlage 1

Resultaten snelheidscontroles politie op provinciale wegen

- Resultaten snelheidscontroles politie op provinciale wegen in district Noord, fase 1.
- Resultaten snelheidscontroles politie op provinciale wegen in district Midden, fase 1.
- Resultaten snelheidscontroles politie op provinciale wegen in district Noord, fase 2.
- Resultaten snelheidscontroles politie op provinciale wegen in district Midden, fase 2.

Resultaten snelheidscontroles politie op provinciale wegen in district Noord, fase I

RESULTATEN SNELHEIDSCONTROLES POLITIE OP DE PROVINCIALE WEGEN IN DE NOORDOOSTPOLDER

CW	20-05-1994				21-05-1994				25-05-1994				26-05-1994				30-05-1994				31-05-1994				
	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	
1	226	56	24,8	131													148	28	18,9	132					
2																									
3	302	30	9,9	103																					
4	224	58	25,9	158																					
5					?	6	?	114																	
6					?	36	?	135																	
7					?	53	?	153																	
8					?	45	?	136																	
9									133	32	24,1	112													
10									?	24	?	116													
11									?	57	?	140													
12									114	12	10,5	114													
13										94	25	26,6	122												
14																									
15										241	53	22	158												
16																									
17																	50	9	18	120					
18																	77	19	24,7	125					
19																	125	25	20	120					
20																	85	31	36,5	133					
21																					148	28	18,9	132	
TOTAAL	752	144	19,1	158	?	140	?	153	247	125	?	140	335	78	23,2	158	337	84	24,9	133	148	28	18,9	132	
GEMIDD																									
% PV/AV																									

NB: CW = controle weg; AV = aantal gecontroleerde voertuigen; PV = aantal processenverbaal; % = percentage processenverbaal t.o.v. AV; HS = hoogst gemeten snelheid;

RESULTATEN SNELHEIDSCONTROLES POLITIE OP DE PROVINCIALE WEGEN IN DE NOORDOOSTPOLDER

CW	01-06-1994				02-06-1994				03-06-1994				06-06-1994				08-06-1994				09-06-1994				
	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	
1																	175	26	14,9	120					
2																	153	32	20,9	118					
3																					388	31	8	136	
4	304	29	9,5	129																	145	26	17,9	114	
5	206	58	28,2	144																	140	44	31,4	137	
6	164	23	14	107																	37	3	8,1	96	
7	118	18	15,3	115																					
8					190	55	28,9	138																	
9					170	49	28,8	135																	
10					147	25	17	123																	
11					124	21	16,9	117																	
12									113	19	16,8	105													
13									156	13	8,3	141													
14									284	6	2,1	112													
15									356	26	7,3	114													
16													59	5	8,7	123									
17													153	18	11,8	105									
18													46	10	21,7	123									
19													36	5	13,9	110									
20																	59	13	22	126					
21																	113	29	25,7	137					
TOTAAL	792	128	16,2	144	631	150	23,8	138	909	64	7,0	141	294	38	12,9	123	500	100	20	137	710	104	14,6	137	
GEMIDD																									
% PV/AV																									

NB: CW = controle weg; AV = aantal gecontroleerde voertuigen; PV = aantal processenverbaal; % = percentage processenverbaal t.o.v. AV; HS = hoogst gemeten snelheid.

RESULTATEN SNELHEIDSCONTROLES POLITIE OP DE PROVINCIALE WEGEN IN DE NOORDOOSTPOLDER

CW	10-06-1994				13-06-1994				14-06-1994				15-06-1994				16-06-1994				17-06-1994				
	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	
1													135	19	14,1	126									
2																	290	68	23,4	143					
3																									
4																									
5																									
6																									
7	82	12	14,6	127																					
8	280	56	20	117																					
9	209	39	18,7	120																					
10	222	39	17,6	140																					
11					114	16	14,0	126																	
12					162	17	10,5	118																	
13					164	19	11,6	110																	
14					332	31	9,3	110																	
15									244	36	14,8	130													
16									168	25	14,9	118													
17									76	9	11,8	120													
18									45	6	13,3	113													
19													94	18	19,1	144									
20													94	11	11,7	128									
21													117	19	16,2	115									
TOTAAL	793	146	18,4	140	772	83	10,8	126	533	76	14,3	130	440	67	15,2	144	290	68	23,4	143					
GEMIDD																									
% PV/AV																									

NB: CW = controle weg; AV = aantal gecontroleerde voertuigen; PV = aantal processenverbaal; % = percentage processenverbaal t.o.v. AV; HS = hoogst gemeten snelheid;

RESULTATEN SNELHEIDSCONTROLES POLITIE OP DE PROVINCIALE WEGEN IN DE NOORDOOSTPOLDER

CW	20-06-1994				21-06-1994				22-06-1994				23-06-1994				24-06-1994				27-06-1994			
	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS
1													162	21	13	115								
2													223	45	20,2	120								
3													426	28	6,6	136								
4													181	35	19,3	116								
5																	273	34	12,5	134				
6																	155	21	13,5	125				
7																	93	20	21,5	128				
8																	228	29	12,7	131				
9																					120	46	30,3	131
10	160	29	18,1	132																	120	30	25	105
11	100	5	5,0	95																	80	1	1,3	105
12	140	11	7,9	135																	145	12	8,3	126
13	200	20	10,0	110																				
14					427	17	4,0	114																
15					401	34	8,5	127																
16					131	20	15,3	121																
17					74	7	9,5	111																
18									114	12	10,5	114												
19									108	12	11,1	132												
20																								
21									69	14	20,3	113												
TOTAAL	600	65	10,8	135	1033	78	7,6	127	291	38	13,1	132	992	129	13,0	136	749	104	13,9	134	465	89	19,1	131
GEMIDD																								
% PV/AV																								

NB: CW = controle weg; AV = aantal gecontroleerde voertuigen; PV = aantal processenverbaal; % = percentage processenverbaal t.o.v. AV; HS = hoogst gemeten snelheid;

RESULTATEN SNELHEIDSCONTROLES POLITIE OP DE PROVINCIALE WEGEN IN DE NOORDOOSTPOLDER

CW	28.06.1994				29.06.1994				30.06.1994				01.07.1994				TOTAAL				
	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	AV	PV	%	HS	
1									205	33	16,1	117					1051	183	17,4	132	
2									195	38	19,5	127					861	183	21,3	143	
3									465	46	9,9	122					1581	135	8,5	136	
4													225	45	20	117	1079	193	17,9	158	
5													163	55	33,7	122	782	197	25,2	144	
6													174	15	8,6	109	530	98	18,5	135	
7													150	30	20	137	443	133	30,0	153	
8																	698	185	26,5	138	
9																	632	166	26,3	135	
10																	649	147	22,7	140	
11																	418	100	23,9	140	
12																	674	71	10,5	135	
13	112	10	8,9	124													726	87	12,0	141	
14	258	9	3,5	112													1301	63	4,8	114	
15	235	27	11,5	126													1477	176	11,9	158	
16	83	9	10,8	114													441	59	13,4	123	
17					81	7	8,6	126									434	50	11,5	126	
18					92	17	18,5	114									374	64	17,1	125	
19																	363	60	16,5	144	
20																	238	55	23,1	133	
21									83	12	14,5	119					530	102	19,2	137	
TOTAAL	688	55	8,0	126	173	24	13,9	126	948	129	13,6	127	712	145	20,4	137	15282	2507	16,4	158	
GEMIDD																					
% PV/AV																					

NB CW = controle weg; AV = aantal gecontroleerde voertuigen; PV = aantal processenverbaal; % = percentage processenverbaal t.o.v. AV; HS = hoogst gemeten snelheid.

Resultaten snelheidscontroles politie op provinciale wegen in District Midden, fase 1

RESULTATEN SNELHEIDSCONTROLES POLITIE OP DE PROVINCIALE WEGEN IN DRONTEN, LELYSTAD EN ZEEWOLDE

CW	19-05-1994			27-05-1994			30-05-1994			07-06-1994			15-06-1994			23-06-1994			TOTAAL			% PV/AV
	AV	PV	HS	AV	PV	HS	AV	PV	HS	AV	PV	HS	AV	PV	HS	AV	PV	HS	AV	PV	HS	
1	200	20	125	100	4	109	40	1	111	350	3	96	180	13	102	121	6	127	991	47	127	5
2	300	24	120	280	16	117	150	5	116	380	12	138	230	12	114				1340	69	138	5
3	110	5	132	100	17	131	150	5	116	180	4	102							540	31	132	6
4	150	12	141	125	17	-	140	1	104							98	10	110	513	40	141	8
5	300	14	114	280	15	-							310	18	124	269	12	152	1159	59	152	5
6	20	0	90							27	-	82				32	3	124	79	3	124	4
7							50	5	127	280	11	140	261	9	118	108	10	142	699	35	142	5
8				250	31	123	50	6	130	180	11	115	69	7	121	89	9	104	638	64	130	10
TOTAAL	1080	75	141	1135	100	131	580	23	130	1397	41	140	1050	59		717	50		5959	348	152	6
GEMIDD.	180	12,5		190	16,6		97	3,8		233	6,8											
% PV/AV		7			8,8			4			2,9											

NB: CW = controle weg; AV = aantal gecontroleerde voertuigen; PV = aantal processenverbaal; % = percentage processenverbaal t.o.v. AV; HS = hoogst gemeten snelheid;

Resultaten snelheidscontroles politie op provinciale wegen in District Midden, fase 2

	maandag 12/09/94	dinsdag 20/09/94	woensdag 28/09/1994
<u>Elburgerweg</u>			
Aantal voertuigen	52	----	
Aantal p.v.'s	3	----	
Hoogst gemeten snelheid	103	----	
<u>Dronterweg</u>			
Aantal voertuigen	198	200	210
Aantal p.v.'s	14	9	22
Hoogst gemeten snelheid	143	108	130
<u>Hanzeweg/Dronterringweg</u>			
Aantal voertuigen	217	90	296
Aantal p.v.'s	14	8	14
Hoogst gemeten snelheid	110	112	106
<u>Houtribweg/Swifterringweg</u>			
Aantal voertuigen	----	----	30
Aantal p.v.'s	----	----	6
Hoogst gemeten snelheid	----	----	109
<u>Larserweg</u>			
Aantal voertuigen	----	----	----
Aantal p.v.'s	----	----	----
Hoogst gemeten snelheid	----	----	----
<u>Rietweg</u>			
Aantal voertuigen	----	13	----
Aantal p.v.'s	----	3	----
Hoogst gemeten snelheid	----	122	----
<u>Spiekweg</u>			
Aantal voertuigen	----	48	----
Aantal p.v.'s	----	15	----
Hoogst gemeten snelheid	----	141	----
<u>Zeewolderdijk</u>			
Aantal voertuigen	----	----	----
Aantal p.v.'s	----	----	----
Hoogst gemeten snelheid	----	----	----

	vrijdag 28/10/94	maandag, 31/10/94	dinsdag, 08/11/94
<u>Elburgerweg</u>			
Aantal voertuigen	----	----	41
Aantal p.v.'s	----	----	5
Hoogst gemeten snelheid	----	----	129
<u>Dronterweg</u>			
Aantal voertuigen	----	64	161
Aantal p.v.'s	----	7	10
Hoogst gemeten snelheid	----	113	112
<u>Hanzeweg/Dronterringweg</u>			
Aantal voertuigen	----	---	151
Aantal p.v.'s	----	---	10
Hoogst gemeten snelheid	----	---	123
<u>Houtribweg/Swifterraingweg</u>			
Aantal voertuigen	----	141	65
Aantal p.v.'s	18	18	4
Hoogst gemeten snelheid	120	----	121
<u>Larserweg</u>			
Aantal voertuigen	----	204	235
Aantal p.v.'s	----	12	10
Hoogst gemeten snelheid	----	108	134
<u>Rietweg</u>			
Aantal voertuigen	----	38	40
Aantal p.v.'s	5	6	<u>1</u>
Hoogst gemeten snelheid	122	109	----
<u>Spiekweg</u>			
Aantal voertuigen	----	----	----
Aantal p.v.'s	----	----	----
Hoogst gemeten snelheid	----	----	----
<u>Zeewolderdijk</u>			
Aantal voertuigen	----	----	----
Aantal p.v.'s	----	----	----
Hoogst gemeten snelheid	----	----	----

Resultaten snelheidscontroles politie op provinciale wegen in district Noord, fase 2

Plaats	Datum	Pass.	PVB's	Perc	Snelste
1 Urkerweg					
1	19-09-94	127	27	21,2	124
2	27-09-94	202	50	24,7	142
3	05-10-94	249	31	12,4	135
4	20-10-94	125	18	14,4	125
5	27-10-94	154	29	18,8	124
6					
7					
		857	155	18,3	130
2 Kuinderweg					
1	19-09-94	158	49	31	138
2	27-09-94	360	52	14,4	1432
3	05-10-94	263	29	11	143
4	20-10-94	160	36	22,5	127
5	27-10-94	204	41	20,1	125
6	03-11-94	203	47	23,1	119
7					
		1348	254	20,3	347,33
3 Marknesserweg					
1	19-09-94	488	47	9,6	117
2	27-09-94	477	60	12,5	123
3	06-10-94	293	36	12,3	135
4					
5					
6					
7					
		1258	143	11,5	125
4 Vollenhoverweg					
1	19-09-94	104	25	24	118
2	28-09-94	217	57	26,2	132
3	06-10-94	155	38	24,5	162
4					
5					
6					
7					
		476	120	24,9	137,33
5 Steenwijkerweg					
1	20-09-94	118	40	33,9	148
2	26-09-94	118	41	34,7	154
3	28-09-94	107	39	36,4	132
4	06-10-94	113	25	22,1	126
5	11-11-94	132	46	34,8	129
6					
7					
		588	191	32,4	137,8

Plaats	Datum	Pass.	PVB's	Perc	Snelste
6 Oosterringweg					
1	20-09-94	120	21	17,5	126
2	26-09-94	156	23	14,7	133
3	28-09-94	113	13	11,5	111
4	06-10-94	66	6	9,1	104
5					
6					
7					
		455	63	13,2	118,5
7 Leemringweg					
1	20-09-94	117	18	15,4	117
2	26-09-94	103	23	22,3	121
3	28-09-94	59	11	18,6	111
4	07-10-94	58	18	31	133
5					
6					
7					
		337	70	21,8	120,5
8 Domineesweg					
1	20-09-94	128	20	15,6	128
2	26-09-94	235	44	18,7	129
3	07-10-94	120	38	31,6	127
4					
5					
6					
7					
		483	102	22	128
9 Schokkerringweg					
1	07-10-94	121	24	19,8	119
2					
3					
4					
5					
6					
7					
		121	24	19,8	119
10 Zuiderringweg					
1	21-09-94	75	11	14,6	127
2					
3					
4					
5					
6					
7					
		75	11	14,6	127

Plaats		Datum	Pass.	PVB's	Perc	Snelste
<hr/>						
11 Espelerweg						
	1	10-10-94	110	14	12,7	150
	2	08-11-94	105	17	16,2	118
	3					
	4					
	5					
	6					
	7					
			215	31	14,4	134
<hr/>						
12 Nagelerweg						
	1	30-09-94	89	10	11,2	105
	2	10-10-94	121	13	10,7	124
	3	24-10-94	89	14	15,7	109
	4					
	5					
	6					
	7					
			299	37	12,5	112,66
<hr/>						
13 Banterweg						
	1	22-09-94	118	16	13,5	117
	2	10-10-94	159	16	10	114
	3	25-10-94	137	15	10,9	111
	4	01-11-94	140	11	7,8	108
	5	08-11-94	115	12	10,4	114
	6					
	7					
			669	70	10,5	112,8
<hr/>						
14 H.Schaftweg						
	1	22-09-94	183	11	6	105
	2	18-10-94	377	26	6,9	111
	3	25-10-94	355	29	8,1	119
	4					
	5					
	6					
	7					
			915	66	7	111,66
<hr/>						
15 Kamperweg						
	1	22-09-94	315	32	10,1	141
	2	30-09-94	331	22	6,6	132
	3	01-11-94	385	50	13	126
	4					
	5					
	6					
	7					
			1031	104	9,9	133

Plaats		Datum	Pass.	PVB's	Perc	Snelste
16 Lemsterweg						
	1	22-09-94	112	17	15,1	116
	2	18-10-94	108	26	24	120
	3	02-11-94	124	14	11,3	121
	4					
	5					
	6					
	7					
			344	57	16,8	119
17 Staartweg						
	1	23-09-94	66	13	19,7	111
	2	02-11-94	53	21	39,6	87 (50 km/u bord)
	3					
	4					
	5					
	6					
	7					
			119	34	29,6	99
18 Espelerringweg						
	1	23-09-94	113	21	18,6	130
	2	19-10-94	62	14	22,6	115
	3					
	4					
	5					
	6					
	7					
			175	35	20,6	122,5
19 Westerringweg						
	1	23-09-94	150	22	14,6	116
	2	19-10-94	139	15	10,8	107
	3	10-11-94	54	5	9,2	126
	4					
	5					
	6					
	7					
			343	42	11,5	116,33
20 Wrakkenweg						
	1					
	2					
	3					
	4					
	5					
	6					
	7					
			0	0		

Plaats	Datum	Pass.	PVB's	Perc	Snelste	
21 Gemaalweg						
	1	27-09-94	81	10	12,3	114
	2	19-10-94	83	18	21,7	125
	3	03-11-94	94	8	8,5	118
	4	10-11-94	82	8	9,7	127
	5					
	6					
	7					
		340		44	13	121

Totalen/Gemiddelden

1e controle	totaal passanten	2893
	totaal pvb's	448
	gemiddeld pct.	15,5
	gem. hoogste	123,3
2e controle	totaal passanten	3330
	totaal pvb's	523
	gemiddeld pct.	15,7
	gem. hoogste	193,9
3e controle	totaal passanten	2629
	totaal pvb's	369
	gemiddeld pct.	14
	gem. hoogste	126,7
4e controle	totaal passanten	833
	totaal pvb's	136
	gemiddeld pct.	16,3
	gem. hoogste	119,8
5e controle	totaal passanten	605
	totaal pvb's	128
	gemiddeld pct.	21,1
	gem. hoogste	123
6e controle	totaal passanten	203
	totaal pvb's	47
	gemiddeld pct.	23,1
	gem. hoogste	119
TOTAAL GENERAA	totaal passanten	10448
	totaal pvb's	1653
	gemiddeld pct.	15,8
	gem. hoogste	133,6

Bijlage 2

Schriftelijke enquête onder automobilisten in Flevoland

De meeste vragen kunt u beantwoorden door het omcirkelen van een cijfer dat voor het antwoord staat. Het is de bedoeling dat u één antwoord per vraag geeft. Alleen als er staat 'u mag meerdere antwoorden omcirkelen' mag u meerdere antwoorden geven. Daar waar een stippellijn staat, is het de bedoeling dat u zelf uw antwoord invult.

1. Wat is uw postcode? (U hoeft alleen de cijfers te vermelden).

.....

2. Wat is uw geslacht?

1. man
2. vrouw

3. Hoe oud bent u? jaar

4. In wat voor omgeving woont u?

1. dorp
2. kleine stad
3. middelgrote stad
4. centrum van een grote stad
5. buitenwijk van een grote stad
6. anders, namelijk

5. In welke provincie woont u?

- | | |
|---------------|-------------------|
| 1. Groningen | 7. Utrecht |
| 2. Friesland | 8. Noord-Holland |
| 3. Drenthe | 9. Zuid-Holland |
| 4. Overijssel | 10. Zeeland |
| 5. Gelderland | 11. Noord-Brabant |
| 6. Flevoland | 12. Limburg |

6. Hoeveel kilometers rijdt u als bestuurder in totaal per jaar met de auto of motor?

a. AUTO: kilometers afgelopen jaar

b. MOTOR: kilometers afgelopen jaar

7. Hoe zijn deze kilometers verdeeld over de onderstaande gebruiksdoelen:

	AUTO	MOTOR
a. woon-werkverkeer (van huis naar mijn werk rijden)km/jaar
b. dienstreizen in het kader van mijn werk (zakelijk)km/jaar
c. privé-doeleinden (vakantie, familie, boodschappen)km/jaar
d. dat weet ik niet		

8. Hoeveel kilometers rijdt u als bestuurder per jaar op de provinciale wegen in Flevoland?

- a. AUTO: kilometers afgelopen jaar
b. MOTOR: kilometers afgelopen jaar

9. Is de auto waarin u het vaakst rijdt van uzelf?

1. ja, de auto is van mij alleen
2. ja, ik heb de auto privé geleased
3. nee, ik rijd in een auto van de zaak
4. nee, ik rijd in een lease-auto van de zaak
5. nee, ik rijd in een auto van iemand anders
6. nee, ik huur meestal een auto

10. Hoe hard rijdt u als automobilist gewoonlijk op de volgende typen wegen (als het niet druk is en bij goed weer en zicht)?

- a. autoweg (waar max. 100 km/uur is toegestaan)-
...km/uur
- b. provinciale weg buiten bebouwde kom (waar max. 80 km/uur is toegestaan)-
...km/uur

11. Hoe vaak bent u de afgelopen drie maanden in Flevoland een snelheidscontrolepost van de politie tegengekomen, herkenbaar aan het bord 'Uw snelheid gemeten. Politie'?

..... keer

12. Hoe vaak bent u de afgelopen drie maanden in Flevoland bekeurd wegens een snelheidsovertreding via een acceptgiro zonder door de politie te zijn aangehouden?

..... keer

13. Hoe vaak bent de afgelopen drie maanden in de provincie Flevoland door de politie staande gehouden en bekeurd wegens het overtreden van de snelheidslimiet?

..... keer

14. Heeft u van uw vrienden of kennissen gehoord dat zij de afgelopen drie maanden in Flevoland door de politie zijn gecontroleerd, bekeurd of staandegehouden wegens snelheidsovertredingen?

1. ja 2. nee

15. Denkt u dat in Flevoland de kans op een bekeuring voor een snelheidsovertreding de afgelopen drie maanden, ten opzichte van de periode daarvoor, is:

1. toegenomen?
2. gelijk gebleven?
3. kleiner geworden?

16. U zult zich nauwkeurig aan de snelheidslimieten houden indien uw eigen rijsnelheid:

1. helemaal niet gecontroleerd wordt
2. één keer per jaar gecontroleerd wordt
3. één keer per half jaar gecontroleerd wordt
4. één keer per drie maanden gecontroleerd wordt
5. één keer per maand gecontroleerd wordt
6. één keer per week gecontroleerd wordt

17. Bent u de afgelopen 3 maanden in Flevoland, ten opzichte van de periode daarvoor, met een andere snelheid gaan rijden?

	sneller	zelfde snelheid	langzamer
a. OP DE AUTOWEG:	1	2	3
b. OP PROVINCIALE WEG:	1	2	3
c. BINNEN STAD OF DORP:	1	2	3

18. Stel dat u binnenkort zou merken dat de snelheidscontroles op provinciale wegen in Flevoland minder intensief worden uitgevoerd. Hoelang duurt het dan voordat u iets sneller begint te rijden? U gaat waarschijnlijk:

1. helemaal niet sneller rijden
2. binnen enkele dagen iets sneller rijden
3. binnen enkele weken iets sneller rijden
4. binnen enkele maanden iets sneller rijden
5. binnen een half jaar iets sneller rijden

19. Via welke kanalen heeft u iets vernomen van de campagne tegen snelheids-overtreders in Flevoland? (In tegenstelling tot de voorgaande vragen mag u bij deze vraag meerdere antwoorden omcirkelen)

- | | |
|---|------------------------------|
| 1. ik heb niets vernomen over deze campagne | 2. via landelijke tv |
| 3. via regionale tv/kabelkrant | 4. via landelijke radio |
| 5. via regionale radio | 6. via landelijke dagbladen |
| 7. via regionale dagbladen | 8. via huis-aan-huis bladen |
| 9. via folders | 10. via het VVN-promotieteam |
| 11. via vrienden/kennissen | 12. anders, namelijk |

Bij de aanpak van snelheidsovertredingen worden twee manieren van bekeuren gebruikt:

1. Snelheidsovertreders ter plekke staande houden en bekeuren
2. Het kenteken van snelheidsovertreders - zonder staandehouding - noteren en later een acceptgiro toezenden.

Wat vindt u van frequente controles van snelheidsovertreders?

		mee eens	niet mee eens	geen mening
a. MET STAANDEHOUDING:	20. Ik sta er geheel achter	1	2	3
	21. Deze aanpak zorgt ervoor dat automobilisten zich beter aan de snelheidslimieten houden	1	2	3
	22. Deze aanpak verbetert de verkeersveiligheid	1	2	3
	23. Deze aanpak is te intensief en staat niet in verhouding tot het probleem	1	2	3
b. ZONDER STAANDEHOUDING:	24. Ik sta er geheel achter	1	2	3
	25. Deze aanpak zorgt ervoor dat automobilisten zich beter aan de snelheidslimieten houden	1	2	3
	26. Deze aanpak verbetert de verkeersveiligheid	1	2	3
	27. Deze aanpak is te intensief en staat niet in verhouding tot het probleem	1	2	3

U kunt het ingevulde formulier in de antwoordenvolpette terugsturen. Wij danken u hartelijk voor uw medewerking!

Bijlage 3 Resultaten van de enquête in Flevoland

Inleiding

In deze bijlage worden de resultaten behandeld van een schriftelijke enquête onder automobilisten in Flevoland. In deze inleiding gaan we in op de achtergrond, de samenstelling en de afname van deze enquête. Vervolgens worden de uitkomsten van de enquête beschreven in § 2.

Via enquêtegegevens kan een nuttige aanvulling worden verkregen op de verzamelde snelheids- en ongevalgegevens. Een schriftelijke enquête kan ons nader informeren over de achtergronden van het snelheidsgedrag en de ervaringen met het politietoezicht daarop. Een enquête-formulier werd opgesteld ter verkrijging van de volgende informatie:

1. Hoe hard rijdt men gewoonlijk op autowegen en provinciale wegen?
2. Welke ervaringen heeft men met geautomatiseerd toezicht op rijsnelheden op de provinciale wegen in Flevoland?
3. Via welke bronnen heeft men informatie ontvangen over de campagne tegen snelheidsovertreders in Flevoland?
4. Wat is de mening over de kans op een bekeuring voor een snelheids-overtreding?
5. In welke mate wordt een systeem van geautomatiseerd toezicht op rijsnelheden geaccepteerd ?

Bovendien zijn een aantal achtergrondkenmerken van de respondenten gemeten. Het betreft hier de kenmerken: sekse, leeftijd, woonomgeving, provincie, aantal jaarlijks verreden kilometers, aantal jaarlijks verreden kilometers uitgesplitst naar woon-werkverkeer, privé-verkeer en zakelijk verkeer en de aard van het autobezit.

Afname

Op dinsdag 17 en donderdag 19 februari 1995 werden in totaal 1.200 enquêteformulieren uitgereikt aan automobilisten in Flevoland: met medewerking van de plaatselijke politie werden 600 formulieren afgegeven bij een verkeerslicht nabij Ens in district Noord en 600 formulieren bij een VRI nabij de Elburgerbrug in district Midden. Met een bijgevoegde antwoordenvolpette kon men de ingevulde vragenlijst terug sturen naar de SWOV, waar de verwerking van de gegevens plaatsvond. De enquête bestond uit 27 vragen, waarvan 20 vragen met voor-gestructureerde antwoordmogelijkheden (*Bijlage 2*).

Resultaten

In deze paragraaf volgt een beschrijving van de uitkomsten van de enquête. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de volgende onderwerpen: beschrijving steekproef, gerapporteerde rijsnelheden, ervaringen met politietoezicht, informatiebronnen, en acceptatie van het toezicht op rijsnelheden. Een aantal resultaten wordt in tabelvorm gepresenteerd.

Beschrijving steekproef

In totaal 630 respondenten stuurden de vragenlijst terug, hetgeen neerkomt op - een overigens hoge - respons van 52%. Sommige vragen werden niet door elke respondent beantwoord, waardoor de aantallen die vermeld staan bij de antwoorden niet altijd op 630 uitkomen.

De steekproef bestaat voor viervijfde (80,3%) uit mannen en éénvijfde uit vrouwen (19,7%). Driekwart deel van de respondenten (74,5%) is woonachtig in Flevoland. *Tabel 1* geeft een verdere uitsplitsing van de woonachtige ondervraagden naar woonomgeving.

	%	n
Dorp	58,7	370
Kleine stad	17,1	108
Middelgrote stad	9,4	59
Centrum grote stad	1,7	11
Buitenwijk grote stad	4,1	26
Overige	8,9	56
Totaal		630

Tabel 1. De respondenten uitgesplitst naar woonomgeving

De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 44 jaar. Eéntiende van de steekproef (9,2%) bestaat uit jonge, relatief onervaren automobilisten in de leeftijdsgroep van 18-25 jaar. Meer dan de helft van de steekproef (57,8%) bestaat uit automobilisten in de leeftijdscategorie van 26-50 jaar. De groep 51 jaar en ouder maakt éénderde deel (33,0%) van de steekproef uit.

	%	n
Auto van mij	68,9	432
Privé lease-auto	0,2	1
Auto van de zaak	22,8	143
Lease-auto van de zaak	6,7	42
Auto van ander	1,3	8
Huurauto	0,2	1
Totaal		627

Tabel 2. Aard van het autobezit

Het gemiddelde jaarkilometrage van de steekproef is 36.000 km. Dit ligt aanzienlijk hoger dan het landelijk gemiddelde dat jaarlijks rond de 18.000 km schommelt. Het hoge aandeel bestuurders van vrachtauto's en zakelijke rijders in de steekproef verklaart dit hoge gemiddelde. Het aantal jaarlijkse kilometers dat naar eigen zeggen is afgelegd op provinciale wegen in Flevoland is gemiddeld 11.600 km.

Ervaring met politietoezicht en waargenomen pakkans

De vragen 11 t/m 14 informeren naar de ervaring die men heeft opgedaan met politietoezicht in Flevoland in de afgelopen drie maanden. De vragen 11 t/m 13 betreffen de directe ervaring die samenhangt met het zelf zien van een snelheidscontrole of zelf bekeurd of staande-gehouden worden wegens een snelheidsovertreding. Tabel 3 geeft de antwoorden op deze vragen. Naar eigen opgave is in de afgelopen drie maanden meer dan éénuart van de respondenten (27,5%) minimaal één snelheidscontrolepost van de politie tegengekomen. Bijna éénuijfde deel van de automobilisten (18,5%) is minimaal twee keer een controlepost tegengekomen. Eén op de dertig respondenten (3,4%) is ook via acceptgiro bekeurd wegens een snelheidsovertreding; minder dan één op de honderd respondenten (0,8%) is feitelijk staande-gehouden en bekeurd wegens een snelheidsovertreding.

	Hoe vaak bent u in de afgelopen drie maanden...?	Antwoord	%	n
11	... snelheidscontrolepost tegengekomen	0	68,2	423
		1	12,7	79
		2	8,1	50
		3	3,7	23
		4	1,8	11
		5	1,8	11
		>5	3,7	
				620
12	...bekeurd wegens een snelheids-overtreding via acceptgiro?	0	95,5	594
		1	3,9	24
		2	0,6	4
				622
13	...bekeurd wegens een snelheids-overtreding via staandehouding?	0	99,4	618
		1	0,6	4
				622

Tabel 3. Antwoorden op vragen 11, 12 en 13

Vraag 14 gaat over de indirecte ervaring met toezicht op rijnsnelheid door middel van communicatie met vrienden of kennissen. Van de 623 respondenten die deze vraag hebben beantwoord, beweert één op de drie (35,0%), dat hij of zij van vrienden of kennissen heeft gehoord dat ze de afgelopen drie maanden zijn gecontroleerd of bekeurd op snelheid in Flevoland.

Vraag 15 informeert of de inschatting van de kans op een bekeuring wegens een snelheidsovertreding in Flevoland ook is veranderd. *Tabel 4* geeft de antwoorden op deze vraag, uitgeplitst naar het aantal malen dat men een snelheidscontrole is gepasseerd.

We zien in *Tabel 4* dat meer dan de helft van de ondervraagden (57,5%) van mening is dat de kans op een bekeuring wegens een snelheidsovertreding in Flevoland gelijk is gebleven in de afgelopen drie maanden, terwijl meer dan éénderde der ondervraagden (37,2%) meent dat deze kans is toegenomen. Een minderheid (5,3%) is van oordeel dat deze kans is verminderd. Verder laat de tabel ook een samenhang zien tussen de mening over de kans op een bekeuring en de ervaringen die men heeft met controles langs de weg. Van de automobilisten die geen snelheidscontrole zijn gepasseerd in Flevoland in de afgelopen drie maanden, meent vier op de tien dat de kans op een bekeuring is toegenomen; van de automobilisten die twee of meer controles zijn tegengekomen meent bijna zeven op de tien dat deze kans is toegenomen.

	Denkt u dat in Flevoland de kans op een bekeuring voor een snelheidsovertreding de afgelopen drie maanden t.o.v. de periode daarvoor is...						
Aantal malen snelheidscontrole gepasseerd in Flevoland de afgelopen drie mnd	Toegenomen		Gelijk gebleven		Kleiner geworden		
	%	n	%	n	%	n	N
0 maal	29,8	109	63,9	234	6,3	23	366
1/2 maal	44,2	53	52,5	63	3,3	4	120
minstens 2 maal	66,2	45	29,4	20	4,4	3	68
	37,4	207	57,2	317	5,4	30	554

($\chi=36,4$; d.f.=4; $p=0.000$)

Tabel 4. Waargenomen verandering in de kans op een bekeuring wegens een snelheidsovertreding in Flevoland, uitgesplitst naar aantal malen controle gepasseerd ($N=554$; 76 ontbrekende waarden; vermelde percentage berekend over rijtotalen)

Beweerd snelheidsgedrag en verandering daarin

De respondenten zijn gevraagd naar hun rijsnelheid op verschillende wegen (vraag 10). Enkele kanttekeningen bij de antwoorden op deze vraag zijn op zijn plaats. Bij elke vraag over de rijsnelheid werd steeds aangegeven dat de respondent diende uit te gaan van goede weersomstandigheden en geen congestieverkeer. De gemiddelde rijsnelheid die respondenten opgeven is dan waarschijnlijk hun kruissnelheid onder gunstige omstandigheden, maar niet hun werkelijke gemiddelde snelheid op die wegen, die waarschijnlijk iets lager zal liggen. Een aantal respondenten gaf een snelheidsbereik op in antwoord op deze vragen, bijvoorbeeld 80-100. In dat geval werd het gemiddelde van dit bereik genomen als het te coderen antwoord (in het voorbeeld dus 90).

De gemiddelde gerapporteerde rijsnelheid op autowegen (limiet 100 km/uur) is 106,7 km/uur en op provinciale wegen buiten de bebouwde kom (limiet 80 km/uur) 91,1 km/uur.

Tabel 5 geeft een uitsplitsing van respondenten naar klasse van rijsnelheid. Uit deze tabel kunnen we opmaken dat ongeveer één op de drie ondervraagde automobilisten de limiet op een autoweg of op een provinciale weg met minstens 10 km/uur overschrijdt onder omstandigheden van goed weer en weinig drukte.

10. Hoe hard rijdt u als automobilist gewoonlijk op de volgende typen wegen (als het niet druk is en bij goed weer en zicht)?				
km/uur	Autoweg (max. 100 km/uur)		Provinciale weg (max. 80 km/uur)	
	%	n	%	n
70-79	-	-	1,8	11
80	1,8	11	21,1	132
81-89	3,0	19	16,8	105
90	3,7	23	25,1	157
91-99	3,4	21	5,9	37
100	32,7	204	21,4	134
101-109	8,8	55	1,4	9
110	23,2	145	3,0	19
>110	23,4	146	3,4	21
		703		625

Tabel 5. Antwoorden op vraag 10

De vragen 16 en 17 geven een indicatie van hoe het snelheidsgedrag naar eigen zeggen wordt beïnvloed door controles op rijnsnelheden. Vraag 16 is gesteld om na te gaan hoe automobilisten zelf de samenhang tussen snelheidscontroles en hun eigen snelheidsgedrag inschatten. Tabel 6 geeft de antwoorden op deze vraag. We zien in deze tabel dat 41% van de respondenten aangeeft zich nauwkeurig aan de limieten te houden, ook als er niet gecontroleerd wordt. Een iets minder groot deel der respondenten (36%) beweert dat men minstens één keer per week de ervaring van een controle wil hebben, voordat men het eigen rijgedrag gaat aanpassen aan de limiet.

U zult zich altijd nauwkeurig aan de snelheidslimieten houden indien uw eigen rijnsnelheid...	%	n
...helemaal niet gecontroleerd wordt	40,5	231
...één keer per jaar gecontroleerd wordt	5,3	30
...één keer per halfjaar gecontroleerd wordt	5,8	33
...één keer per drie maanden gecontroleerd wordt	9,3	53
...één keer per maand gecontroleerd wordt	14,4	82
...één keer per week gecontroleerd wordt	14,7	141
		570

Tabel 6. Antwoorden op vraag 16

Vraag 17 betreft zelfgerapporteerde snelheidsverandering op verschillende typen wegen in Flevoland. Op autowegen blijkt vrijwel geen verandering in rijnsnelheid; op provinciale wegen is de groep respondenten die aangeeft langzamer te zijn gaan rijden (8,7%) enkele malen groter dan de groep die beweert sneller te zijn gaan rijden. Het meest opvallende resultaat is de relatief grote groep die verklaart langzamer te zijn gaan rijden in steden of dorpen. Deze groep omvat één op de zeven respondenten (14,5%).

	Autoweg		Provinciale weg		In stad of dorp	
	%	n	%	n	%	n
Bent u de laatste drie maanden in Flevoland, ten opzichte van de periode daarvoor, met een andere snelheid gaan rijden?						
sneller	1,0	6	0,8	5	0,5	3
dezelfde snelheid	93,9	568	85,6	512	84,7	502
langzamer	5,1	31	13,5	81	14,8	88
		605		598		593

Tabel 7. Antwoorden op vraag 17

De vraag is of deze beweerde verandering in snelheidsgedrag ook in verband is te brengen met de waarnemingen van veranderd politietoezicht op rijnsnelheden. Ter beantwoording van deze vraag zijn in *Tabel 8* de groepen automobilisten die met eenzelfde, grotere of langzamere snelheid zijn gaan rijden op de provinciale wegen in Flevoland, verder uitgesplitst naar de informatie die zij hebben ontvangen van vrienden en kennissen over politietoezicht, en naar de mening die zij hebben over opgetreden verandering in de kans op bekeuring.

	17.b Bent u de afgelopen drie maanden in Flevoland t.o.v. de periode daarvoor, met andere snelheid gaan rijden op provinciale wegen?						
	Sneller		Zelfde snelheid		Langzamer		
14. Van vrienden of kennissen iets gehoord?	%	n	%	n	%	n	N
ja	0,5	1	74,5	155	25,0	52	208
nee	1,0	4	59,6	355	7,5	29	388
	0,8	5	85,6	510	13,6	81	596
$(\chi^2 = 58,6; \text{d.f.} = 2; p = 0.000)^1$							
15. Denkt u dat de kans op een bekeuring is...							
toegenomen	0,5	1	70,0	140	29,5	59	200
gelijk gebleven	1,0	3	93,9	295	5,1	16	314
kleiner geworden	0	-	85,2	27	14,8	4	27
	0,7	4	84,7	458	14,6	79	541
$(\chi^2 = 58,6; \text{d.f.} = 4; p = 0.000)$							

Tabel 8. Gerapporteerde verandering in rijnsnelheid op provinciale wegen (vraag 17.b) uitgesplitst naar antwoorden op vraag naar ervaringen van vrienden/kennissen (vraag 13) en mening over verandering kans op bekeuring (vraag 15). (Vermelde percentages zijn berekend over rijtotalen).

¹Technische noot; Vanwege het kleine aantal celobservaties in sommige cellen in Tabel 8 is de vermelde uitslag van de X-kwadraattoets niet geheel betrouwbaar. Hertoetsing op dezelfde tabel met weglating van de cellen met kleine observaties leverde ook significante resultaten voor de X-kwadraattoets.

Uit *Tabel 8* is op te maken dat er statistisch significante samenhangen zijn tussen zelfgerapporteerde snelheid op provinciale wegen enerzijds en de informatie die men van vrienden of kennissen heeft ontvangen over snelheidscontroles anderzijds. Bovendien bestaat er een significant verband tussen zelfgerapporteerde snelheid en de mening die men heeft over verandering op kans op bekeuring. Eén op de vier automobilisten die van vrienden of kennissen heeft gehoord dat zij in Flevoland zijn gecontroleerd of bekeurd in verband met snelheid, beweert langzamer te gaan rijden op provinciale wegen, terwijl van de automobilisten die hierover niets hebben gehoord van vrienden of kennissen minder dan één op tien opgeeft langzamer te zijn gaan rijden op deze wegen. Naar hun eigen zeggen lijken automobilisten dus wel hun snelheid wat aan te passen in reactie op informatie over politietoezicht op rij snelheden afkomstig uit de directe sociale omgeving. Van de groep automobilisten die meent dat de kans op een snelheidsbekeuring in Flevoland is toegenomen, beweert bijna één op drie langzamer te zijn gaan rijden op provinciale wegen in Flevoland, terwijl van de groep automobilisten die meent dat deze kans is gelijk gebleven, slechts één op de twintig opgeeft langzamer te zijn gaan rijden.

Informatiebronnen

Vraag 18 informeert naar de kanalen langs welke men iets heeft vernomen over een campagne tegen snelheidsovertreders in Flevoland. *Tabel 9* geeft de antwoorden op deze vragen.

	19. Via welke kanalen heeft u iets vernomen van de campagne tegen snelheidsovertreders in Flevoland?	
	%	n
niets vernomen	46,1	289
landelijke tv	2,6	16
regionale tv	11,8	74
landelijke radio	3,5	22
regionale radio	15,3	96
landelijke dagbladen	4,0	25
regionale dagbladen	27,1	170
huis-aan-huisbladen	?	?
folders	1,1	7
VVN-promotieteam	1,9	12
gesprekken familie-/kennissen	21,4	134
anders	3,3	21

Tabel 9. Antwoorden op vraag 14 (N = 627)

Iets meer dan een kwart van de ondervraagden antwoordt niets te hebben vernomen over een campagne (26,8%). De kanalen via welke men iets heeft vernomen over snelheidscontroles op deze weg zijn (in aflopende volgorde van belang):

- regionale dagbladen (31,2%);
- regionale radio (25,1%);
- regionale tv (20,1%);
- gesprekken met anderen (16,9%);
- landelijke tv (16,5%).

Onder de categorie 'anders' die door 7,8% van de ondervraagden is genoemd, vallen meestal borden, radar, camera's langs de weg.

De acceptatie van het geautomatiseerde toezicht

De vragen 20 t/m 27 zijn gesteld om de acceptatie van frequente politiecontroles op rijnsnelheden in te schatten. De beoordeling van frequente radarcontroles in combinatie met staande-houdingen is gunstig (vraag 20 t/m 23). Vier op de vijf ondervraagden (79,0%) zegt achter deze aanpak te staan; meer dan driekwart (77,4%) meent, dat deze aanpak ertoe leidt dat automobilisten zich beter aan de limiet houden. Een gunstig effect op de verkeersveiligheid wordt door iets minder dan tweederde deel der respondenten ingeschat (65,7%). Eén op de drie respondenten meent dat de aanpak toch te intensief is (34,4%).

De respondenten zijn aanzienlijk minder te spreken over een aanpak waarbij het toezicht op rijnsnelheden alleen op kenteken geschiedt zonder staande-houdingen. Slechts twee op de vijf respondenten stelt zich achter deze aanpak (41,7%). Niet meer dan twee op de vijf respondenten (40,0%) is van mening dat deze aanpak ertoe leidt dat de limiet beter in acht zal worden genomen. Een even groot deel (40,9%) meent dat deze aanpak de verkeersveiligheid ten goede komt.

	Meningen over frequente snelheidscontroles met staande-houdingen		
	mee eens	niet mee eens	geen mening
20. Ik sta er geheel achter	79,0 (460)	11,9 (69)	9,1 (53)
21. Deze aanpak zorgt ervoor dat automobilisten zich beter aan de snelheidslimieten houden	77,4 (427)	14,5 (80)	8,2 (45)
22. Deze aanpak verbetert de verkeersveiligheid	65,7 (362)	21,2 (117)	13,1 (72)
23. Deze aanpak is te intensief en staat niet in verhouding tot het probleem	34,4 (183)	44,2 (235)	21,4 (114)
	Meningen over frequente snelheidscontroles zonder staande-houdingen		
	mee eens	niet mee eens	geen mening
24. Ik sta er geheel achter	41,7 (230)	47,0 (259)	11,3 (62)
25. Deze aanpak zorgt ervoor dat automobilisten zich beter aan de snelheidslimieten houden	40,0 (215)	47,3 (254)	12,7 (68)
26. Deze aanpak verbetert de verkeersveiligheid	40,9 (218)	43,0 (229)	16,1 (86)
27. Deze aanpak is te intensief en staat niet in verhouding tot het probleem	21,4 (111)	53,1 (275)	25,5 (132)

Tabel 10. Antwoorden op de vragen 15 t/m 20 over de acceptatie van het geautomatiseerde toezicht in procent, aantallen tussen haakjes

Opmerkelijk is dat frequente controles met bekeuring op kenteken minder hoog worden gewaardeerd bij deze enquête dan bij vergelijkbare enquêtes in Overijssel, Noord-Brabant en Friesland. In deze laatste enquêtes werd aan de respondenten slechts hun mening gevraagd over één aanpak.

De bevinding in onderhavige enquête, dat de waardering voor een aanpak met staande-houdingen veel hoger uitvalt dan de waardering voor een aanpak zonder staande-houdingen hangt wellicht samen met een idee van de respondent dat een keuze gemaakt moet (en kan) worden tussen deze twee aanpakken. In dat geval lijkt de keuze duidelijk in het voordeel van de aanpak met staande-houdingen beslist te worden.

Verschillen tussen district Midden en district Noord

Van de 630 respondenten hebben 319 respondenten (50,7%) de vragenlijst meegekregen bij een afgiftepunt in district Midden en 310 (49,3%) bij een afgiftepunt in district Noord. De resultaten betreffende de verschillen tussen de district Midden- en de district Noord-steekproef zijn vermeld in *Bijlage 7*.

De district Midden-steekproef (hierna aangeduid als DM-respondenten) en de district Noord-steekproef (hierna aangeduid als NO-steekproef) zijn qua sekse- en leeftijdsverdeling niet verschillend van elkaar. Beide steekproeven

verschillen wel wat betreft de herkomst van de respondenten. De district Noord-respondenten zijn vaker (53%) afkomstig uit Flevoland zelf dan de district Midden-respondenten (39%). Van de district Midden-respondenten is een groter deel (39%) afkomstig uit Gelderland dan van de district Noord-respondenten (4%).

Er is een verband tussen aantal keren dat men naar eigen zeggen een controle is gepasseerd, en de steekproef. Onder de district Noord-respondenten heeft een significant groter deel (37%) minstens eenmaal een controle gepasseerd dan onder de district Midden-respondenten (27%). Het aandeel respondenten dat naar eigen zeggen in de afgelopen drie maanden meer dan twee keer een controle is gepasseerd is significant groter onder de district Noord-steekproef (15%) dan onder de district Midden-steekproef (7%).

Van de district Noord-steekproef is een significant groter deel de afgelopen drie maanden per giro bekeurd (7%) dan van de district Midden-steekproef (2%).

Van de district Noord-steekproef heeft een significant groter deel (40%) van vrienden en kennissen gehoord dat zij de afgelopen drie maanden zijn gecontroleerd of bekeurd op snelheid in Flevoland dan van de district Midden-steekproef (30%).

Het resultaat is niet statistisch significant, maar er is wel een tendens in de richting dat respondenten uit district Noord vaker beweren (41%) dat de kans op een snelheidsbekeuring is toegenomen dan respondenten uit district Midden.

District Midden- en district Noord-respondenten verschillen niet van elkaar in zelfgerapporteerde snelheidsverandering op provinciale wegen en in steden, en in meningen over aanpak van de snelheidsovertredingen

Samenvattend kunnen we stellen dat de district Noord-respondenten intensiever met toezicht op rijnsnelheden zijn geconfronteerd dan de district Midden-respondenten. Dit komt zowel tot uiting in het aantal malen dat men een controle is gepasseerd, als het aantal malen dat men per giro is bekeurd, en het aantal keren dat men van vrienden of kennissen heeft gehoord dat zij op snelheid zijn gecontroleerd.

Schriftelijke commentaren

Ofschoon op het enquêteformulier geen ruimte was opengelaten voor verdere suggesties of commentaar leverde toch minstens één op tien respondenten commentaar op het onderwerp snelheidscontroles (12,4%, n=78)

De commentaren kunnen gerubriceerd worden naar:

1. Algemene toejuichingen;
2. Specifieke suggesties voor plaatsen of tijdstippen voor controles;
3. Meningen ten aanzien van snelheidslimitering;
4. Meningen over gevaarlijke manoeuvres.

Samenvatting

Een enquête-formulier werd opgesteld ter verkrijging van informatie over eigen rijnsnelheid op provinciale wegen in Flevoland, ervaringen met politie-toezicht daarop en de acceptatie van het uitgevoerde toezicht. Op dinsdag 17 en donderdag 19 februari 1995 werden in totaal 1.200 enquêteformulieren uitgereikt aan automobilisten in Flevoland. De enquête bestond uit 27 vragen, waarvan 20 vragen met voorgestructureerde antwoordmogelijkheden.

Beschrijving steekproef

In totaal stuurden 630 respondenten de vragenlijst terug, hetgeen neerkomt op een - overigens hoge - respons van 52%.

- De steekproef bestaat voor viervijfde (80,3%) uit mannen en éénvijfde uit vrouwen (19,7%). Driekwart van de respondenten (74,5%) is woonachtig in Flevoland.
- De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 44 jaar. Eéntiende van de steekproef (9,2%) bestaat uit jonge, relatief onervaren automobilisten in de leeftijdsgroep van 18-25 jaar. Meer dan de helft van de steekproef (57,8%) bestaat uit automobilisten in de leeftijd van 26-50 jaar. De groep van 51 jaar en ouder maakt éénderde deel (33,0%) van de steekproef uit.
- Het gemiddelde jaarkilometrage van de steekproef is 36.600 km. Dit ligt aanzienlijk hoger dan het landelijk gemiddelde dat jaarlijks rond de 18.000 km schommelt. Het grote aandeel bestuurders van vrachtauto's en zakelijk verkeer in de steekproef verklaart dit hoge gemiddelde. Het aantal jaarlijkse kilometers dat naar eigen zeggen is afgelegd op provinciale wegen in Flevoland is gemiddeld 11.600 km.

Ervaring met politietoezicht en waargenomen pakkans

- Naar eigen opgave is in de afgelopen drie maanden meer dan éénkwart van de respondenten (27,5%) minimaal één snelheidscontrolepost van de politie tegengekomen. Bijna éénvijfde deel van de automobilisten (18,5%) is minimaal twee keer een controlepost tegengekomen.
- Eén op de dertig respondenten (3,4%) is via een acceptgiro bekeurd wegens een snelheidsovertreding; minder dan één op de honderd respondenten (0,8%) is feitelijk staandegehouden en bekeurd wegens een snelheidsovertreding.
- Eén op de drie respondenten (35%) beweert dat vrienden of kennissen de afgelopen drie maanden zijn gecontroleerd of bekeurd op snelheid in Flevoland.
- Meer dan de helft van de ondervraagden (57,5%) is van mening dat de kans op een bekeuring vanwege een snelheidsovertreding in Flevoland gelijk is gebleven in de afgelopen drie maanden, terwijl meer dan éénderde deel van de ondervraagden (37,2%) meent dat deze kans is toegenomen. Een minderheid (5,3%) is van oordeel dat deze kans is verminderd.
- Er is sprake van een statistisch significante samenhang tussen de mening over de kans op een bekeuring en de ervaringen met controles langs de weg. Van de automobilisten die in de afgelopen drie maanden geen snelheidscontrole zijn gepasseerd in Flevoland, meent vier op de tien dat de kans op een bekeuring is toegenomen; van de automobilisten die twee of meer controles zijn tegengekomen meent bijna zeven op de tien dat deze kans is toegenomen.

Beweerd snelheidsgedrag en verandering daarin

- De gemiddelde gerapporteerde rijsnelheid op autowegen (limiet 100 km/uur) is 106,7 km/uur en op provinciale wegen buiten de bebouwde kom (limiet 80 km/uur) 91,1 km/uur. Gebleken is dat ongeveer één op de drie ondervraagde automobilisten de limiet op een autoweg of provinciale weg met minstens 10 km/uur overschrijdt onder omstandigheden van goed weer en weinig drukte.
- 41% van de respondenten geeft aan zich nauwkeurig aan de limieten te houden, ook als er niet gecontroleerd wordt. Een iets minder groot deel van de respondenten (36%) beweert dat men minstens één keer per week

de ervaring van een controle wil hebben, voordat men het eigen rijgedrag gaat aanpassen aan de limiet.

- Op autowegen blijkt vrijwel geen verandering in zelfgerapporteerde rijksnelheden; op provinciale wegen is de groep respondenten die aangeeft langzamer te zijn gaan rijden (8,7%) enkele malen groter dan de groep die beweert sneller te zijn gaan rijden.
- Het meest opvallende resultaat is de relatief grote groep die verklaart langzamer te zijn gaan rijden in steden of dorpen. Deze groep omvat één op de zeven respondenten (14,5%).
- Uit de statistische analyses is naar voren gekomen dat er een significante samenhang bestaat tussen de zelfgerapporteerde snelheid op provinciale wegen en de informatie die men van vrienden of kennissen heeft ontvangen over snelheidscontroles. Ook bestaat er een significant verband tussen zelfgerapporteerde snelheid en de mening die men heeft over verandering van de kans op bekeuring. Eén op de vier automobilisten, die van vrienden of kennissen heeft gehoord dat zij in Flevoland zijn gecontroleerd of bekeurd in verband met snelheid, beweert langzamer te zijn gaan rijden op provinciale wegen, terwijl minder dan één op de tien automobilisten die hierover niets hebben gehoord opgeeft langzamer te zijn gaan rijden op deze wegen. Naar hun eigen zeggen lijken automobilisten dus wel hun snelheid aan te passen in reactie op informatie over politietoezicht afkomstig uit de directe sociale omgeving. Van de groep automobilisten die meent dat de kans op een snelheidsbekeuring in Flevoland is toegenomen, beweert bijna éénderde langzamer te zijn gaan rijden op provinciale wegen in Flevoland, terwijl slechts één op de twintig automobilisten die meent dat deze kans gelijk is gebleven, opgeeft langzamer te zijn gaan rijden.

Informatiebronnen

- Iets meer dan éénvierde van de ondervraagden antwoordt niets te hebben vernomen over een campagne (26,8%).
- Via de volgende kanalen heeft men wel iets vernomen van snelheidscontroles (in aflopende volgorde van belang): regionale dagbladen (31,2%), regionale radio (25,1%), regionale tv (20,1%), gesprekken met anderen (16,9%) en landelijke tv (16,5%). Onder de categorie 'anders', die door 7,8% van de ondervraagden is genoemd, vallen onder andere borden, radar en camera's langs de weg.

De acceptatie van het geautomatiseerde toezicht

- De beoordeling van frequente radarcontroles in combinatie met staande-houdingen is gunstig. Vier op de vijf ondervraagden (79%) zegt achter deze aanpak te staan; meer dan driekwart (77,4%) meent, dat deze aanpak ertoe leidt dat automobilisten zich beter aan de limiet houden. Door iets minder dan tweederde van de respondenten wordt een gunstig effect op de verkeersveiligheid ingeschat (65,7%). Eén op de drie respondenten meent dat de aanpak te intensief is (34,4%).
- De respondenten zijn aanzienlijk minder te spreken over een aanpak waarbij het toezicht op rijksnelheden alleen op kenteken geschiedt, zonder staande-houdingen. Slechts twee op de vijf respondenten is voorstander van deze aanpak (41,7%). Twee op de vijf respondenten (40%) is dan ook van mening dat deze aanpak ertoe leidt dat de limiet beter in acht zal worden genomen. Een even groot deel (40,9%) meent dat deze aanpak de verkeersveiligheid ten goede komt.

Verschillen tussen respondenten uit district Midden en district Noord

Er dient opgemerkt te worden dat de respondenten onderscheiden worden naar de plaats van uitreiking van de formulieren en niet naar woonplaats.

- Onder de district Noord-respondenten heeft een significant groter deel (37%) minstens eenmaal een controle gepasseerd dan de respondenten uit district Midden (27%). Het aandeel respondenten dat naar eigen zeggen in de afgelopen drie maanden meer dan twee keer een controle is gepasseerd is significant groter onder de district Noord-steekproef (15%) dan onder de district Midden-steekproef (7%).
- Van de district Noord-steekproef is een significant groter deel de afgelopen drie maanden per giro bekeurd (7%) dan van de district Midden-steekproef (2%).
- Van de district Noord-steekproef heeft een significant groter deel (40%) van vrienden en kennissen gehoord dat zij de afgelopen drie maanden zijn gecontroleerd of bekeurd op snelheid in Flevoland dan van de district Midden-steekproef (30%).
- District Midden- en district Noord-respondenten verschillen niet met elkaar wat betreft zelfgerapporteerde snelheidsverandering op provinciale wegen en in steden, en wat betreft hun meningen over aanpak van de snelheidsovertredingen.
- Samenvattend is te concluderen dat de district Noord-respondenten intensiever met toezicht op rijnsnelheden zijn geconfronteerd dan de district Midden-respondenten. Dit komt zowel tot uiting in het aantal controle-passages als het aantal malen dat men per giro is bekeurd, als het aantal keren dat men van vrienden of kennissen heeft gehoord dat zij op snelheid zijn gecontroleerd.

Algemene conclusie

Opmerkelijk is dat frequente controles met bekeuring op kenteken minder hoog wordt gewaardeerd bij deze enquête dan bij vergelijkbare enquêtes in Overijssel, Noord-Brabant en Friesland. In die laatste enquêtes werd aan de respondenten slechts hun mening gevraagd over één aanpak. De bevindingen in onderhavige enquête, (dat de waardering voor een aanpak met staande-houdingen veel hoger uitvalt dan de waardering voor een aanpak zonder staande-houdingen) hangen wellicht samen met het idee van de respondent dat een keuze gemaakt moet (en kan) worden tussen deze twee aanpakken. In dat geval lijkt de keuze duidelijk in het voordeel van de aanpak met staande-houdingen beslist te worden.

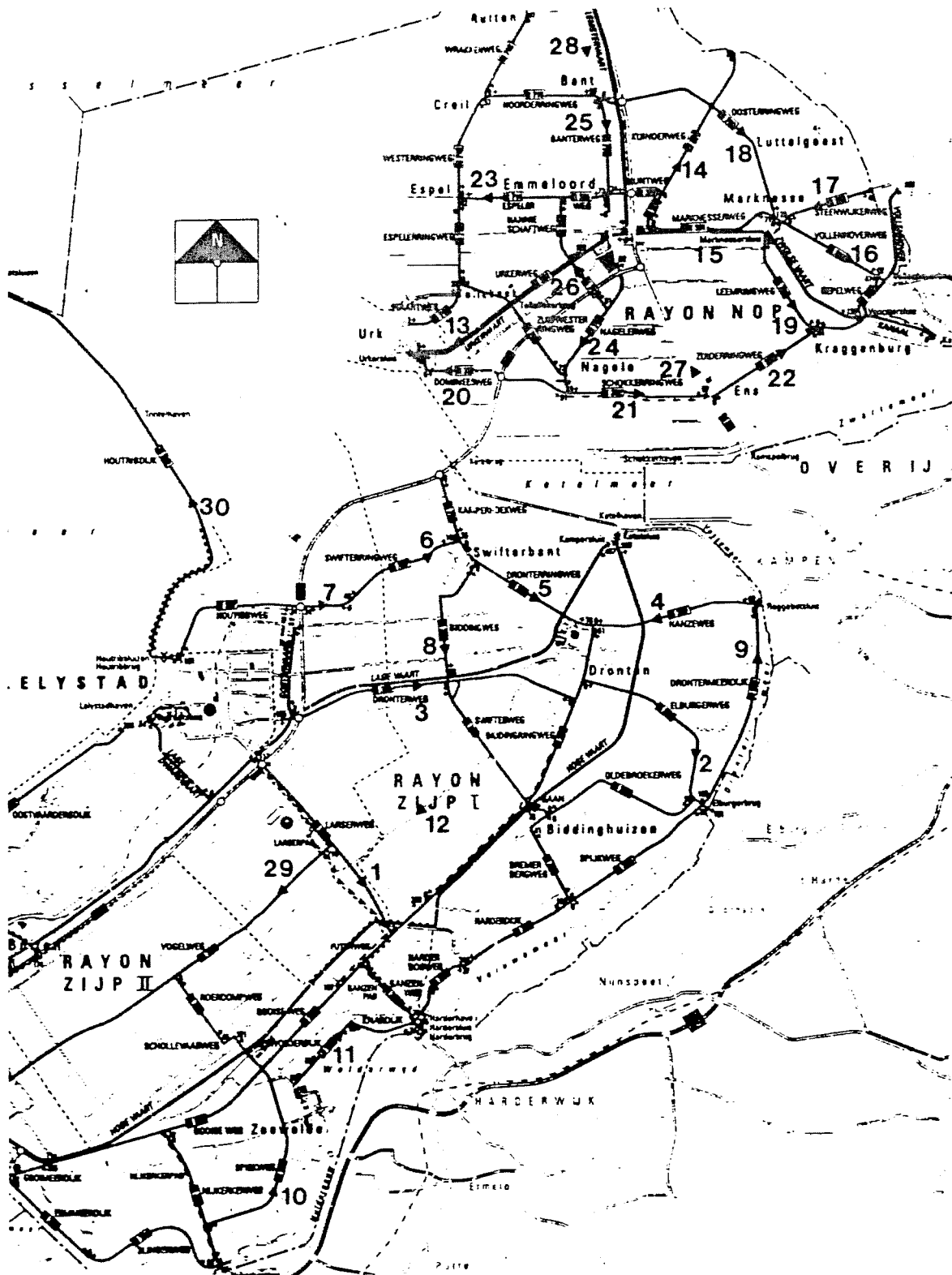
District Midden

- Overzichtskaart snelheidsmetingen
- Verzameltabel snelheidsgegevens, fase 0a
- Grafiek snelheidsmetingen, fase 0a
- Verzameltabel snelheidsgegevens, fase 1
- Grafiek snelheidsmetingen, fase 1
- Verzameltabel snelheidsgegevens, fase 0b
- Grafiek snelheidsmetingen, fase 0b
- Verzameltabel snelheidsgegevens, fase 2
- Grafiek snelheidsmetingen, fase 2
- Verzameltabel snelheidsmetingen, alle fases

District Noord

- Verzameltabel snelheidsgegevens, fase 0a
- Grafiek snelheidsmetingen, fase 0a
- Verzameltabel snelheidsgegevens, fase 1
- Grafiek snelheidsmetingen, fase 1
- Verzameltabel snelheidsgegevens, fase 0b
- Grafiek snelheidsmetingen, fase 0b
- Verzameltabel snelheidsgegevens, fase 2
- Grafiek snelheidsmetingen, fase 2
- Verzameltabel snelheidsmetingen, alle fases

Overzichtskaart snelheidsmetingen district Midden

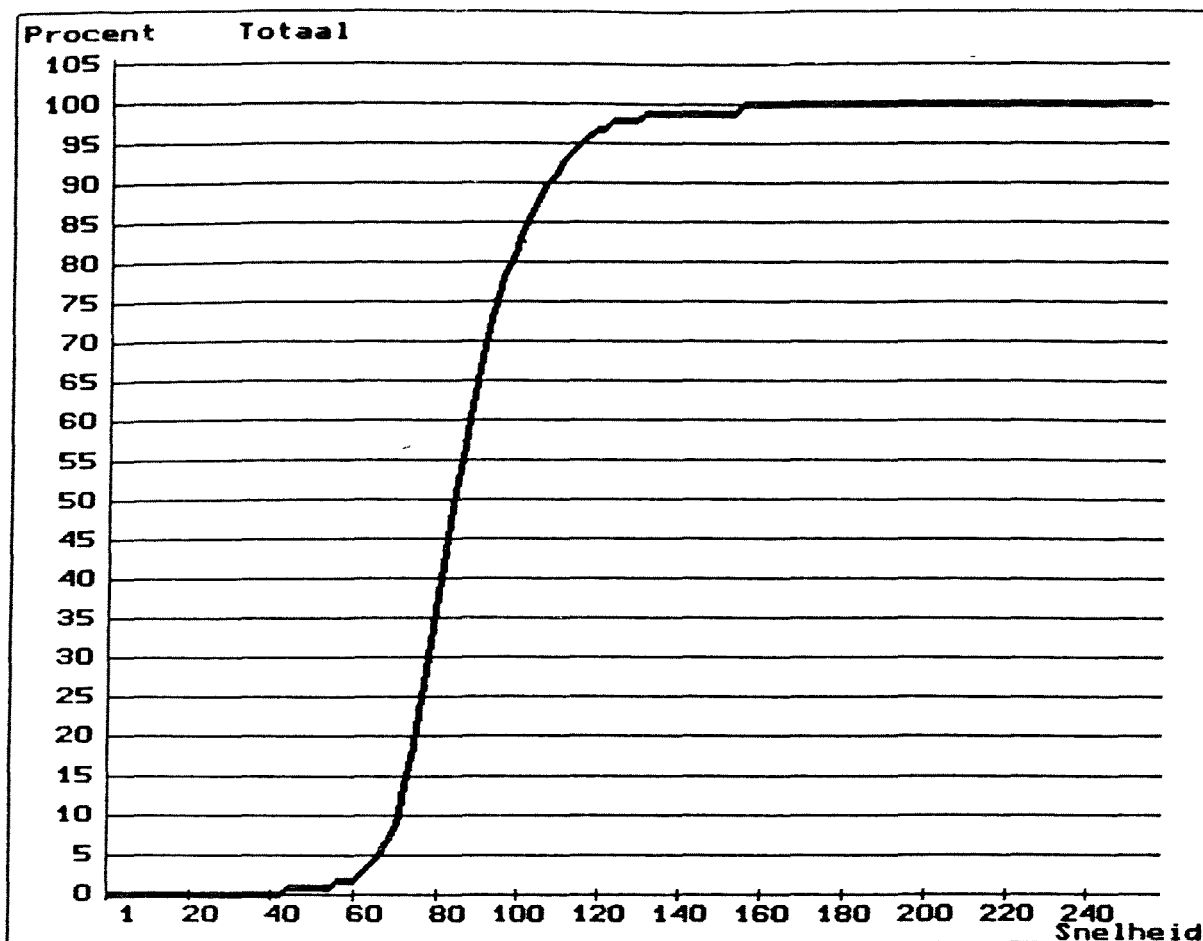


Verzameltabel snelheidsmetingen district Midden, fase 0a

LOCATIE:	N	vGEM	v85%	v15%	STD	% > 80-100km
1. N302 Larserweg	615	84	93	75	10	65-5
2. N309 Elburgerweg	243	87	100	74	15	65-18
3. N309 Dronterweg	352	87	99	77	13	75-13
4. N307 Hanzeweg	411	81	96	69	16	55-10
5. N309 Dronterringweg	516	82	95	71	13	45-9
6. N307 Switerringweg	354	85	96	74	14	65-13
7. N307 Houtribweg	316	88	100	76	12	65-13
8. N710 Biddingweg	213	80	97	66	19	45-13
9. N309 Drontermeerdijk	238	91	107	74	17	65-25
10. N705 Spiekweg	273	86	101	73	14	55-13
11. N707 Zeewolderdijk	346	88	104	73	15	65-20
12. Rietweg (gemeente)	168	92	112	73	22	69-35
29. N706 Vogelweg	193	92	113	74	20	65-30
30. N302 Houtribdijk	550	95	111	79	15	83-30
SOM VAN ALLE METINGEN	4788	87	102	74	15	60-18

* getallen zijn afgelezen uit de cumulatieve tabellen

Grafiek snelheidsmetingen district Midden, fase 0a



Grafiek met data uit : C:\GATSO\FLEVO\SUMFLEVB.S_A

Het complete file SUMFLEVB.S_A, bevat metingen

Van 04/05/1994 08:38:42, tot 18/05/1994 18:04:10.

Voor de grafiek is data geselecteerd :

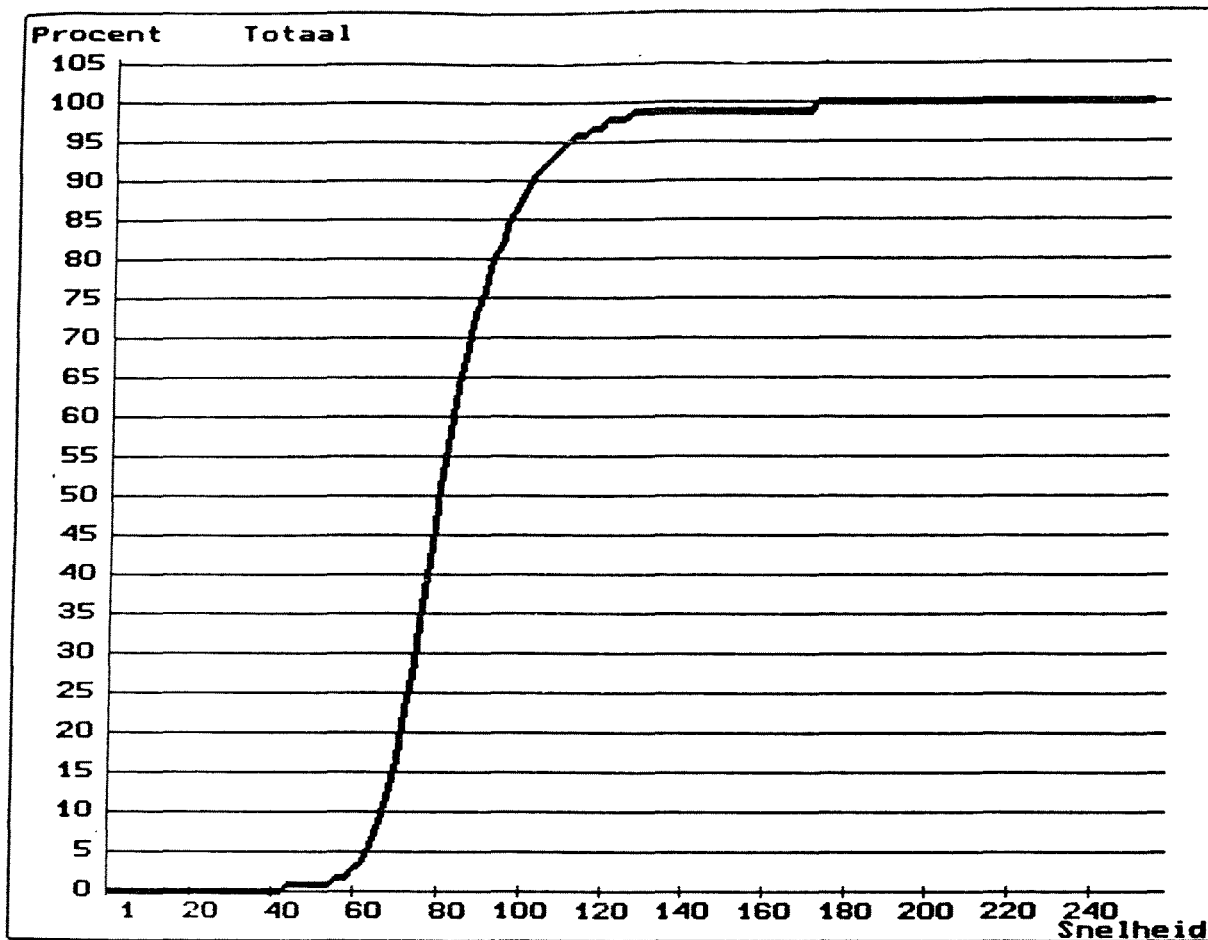
Van 04/05/1994 08:38:42, tot 18/05/1994 18:04:10.

Uitgesloten zijn snelheden beneden 25 km/u.

Verzameltabel snelheidsmetingen district Midden, fase 1

LOCATIE:	N	vGEM	v85%	v15%	STD	%>80-100km
1. N302 Larserweg	596	81	91	72	11	45-5
2. N309 Elburgerweg	214	77	90	66	15	35-5
3. N309 Dronterweg	331	85	97	75	12	55-10
4. N307 Hanzeweg	432	82	93	71	13	45-8
5. N309 Dronerringweg	466	79	91	69	13	35-8
6. N307 Switerringweg	248	74	84	65	12	25-3
7. N307 Houtribweg	276	79	88	68	12	35-3
8. N710 Biddingweg	239	81	97	67	18	43-10
9. N309 Drontermeerdijk	274	100	67	67	17	43-15
10. N705 Spiekweg	369	84	97	72	14	58-13
11. N707 Zeewolderdijk	404	88	103	74	13	73-8
12. Rietweg (gemeente)	130	83	106	68	21	53-20
29. N706 Vogelweg	206	92	114	73	22	65-35
30. N302 Houtribdijk	586	90	103	77	14	73-20
SOM VAN ALLE METINGEN	4771	83	97	71	15	50-13

Grafiek snelheidsmetingen district Midden, fase 1



Grafiek met data uit : C:\GATSO\SUMFLE1A.S_A

Het complete file SUMFLE1A.S_A, bevat metingen

Van 04/07/1994 08:08:14, tot 12/07/1994 18:00:50.

Voor de grafiek is data geselecteerd :

Van 04/07/1994 08:08:14, tot 12/07/1994 18:00:50.

Uitgesloten zijn snelheden beneden 25 km/u.

Verzameltabel snelheidsmetingen district Midden, fase 0b

LOCATIE:	N	vGEM	v85%	v15%	STD	%>80-100km ¹⁾
1. N302 Larserweg	529	80	89	72	10	35-5
2. N309 Elburgerweg	197	80	91	71	13	35-7
3. N309 Dronterweg	313	83	95	72	13	55-9
4. N307 Hanzeweg	391	81	93	72	12	35-6
5. N309 Dronterringweg	468	80	89	71	11	40-6
6. N307 Switteringweg	300	81	95	70	15	44-10
7. N307 Houtribweg	260	86	99	73	15	60-14
8. N710 Biddingweg	193	86	103	72	16	60-16
9. N309 Drontermeerdijk	217	85	100	71	15	54-13
10. N705 Spiekweg	263	85	99	74	14	58-13
11. N707 Zeewolderdijk	357	87	102	72	15	58-15
12. Rietweg (gemeente)	127	89	107	74	18	63-23
29. N706 Vogelweg	228	90	110	73	19	62-25
30. N302 Houtribdijk	548	91	105	78	14	78-18
SOM VAN ALLE METINGEN	4391	84	99	72	14	50-15

¹⁾ getallen afgelezen uit cumulatieve verdeling grafieken

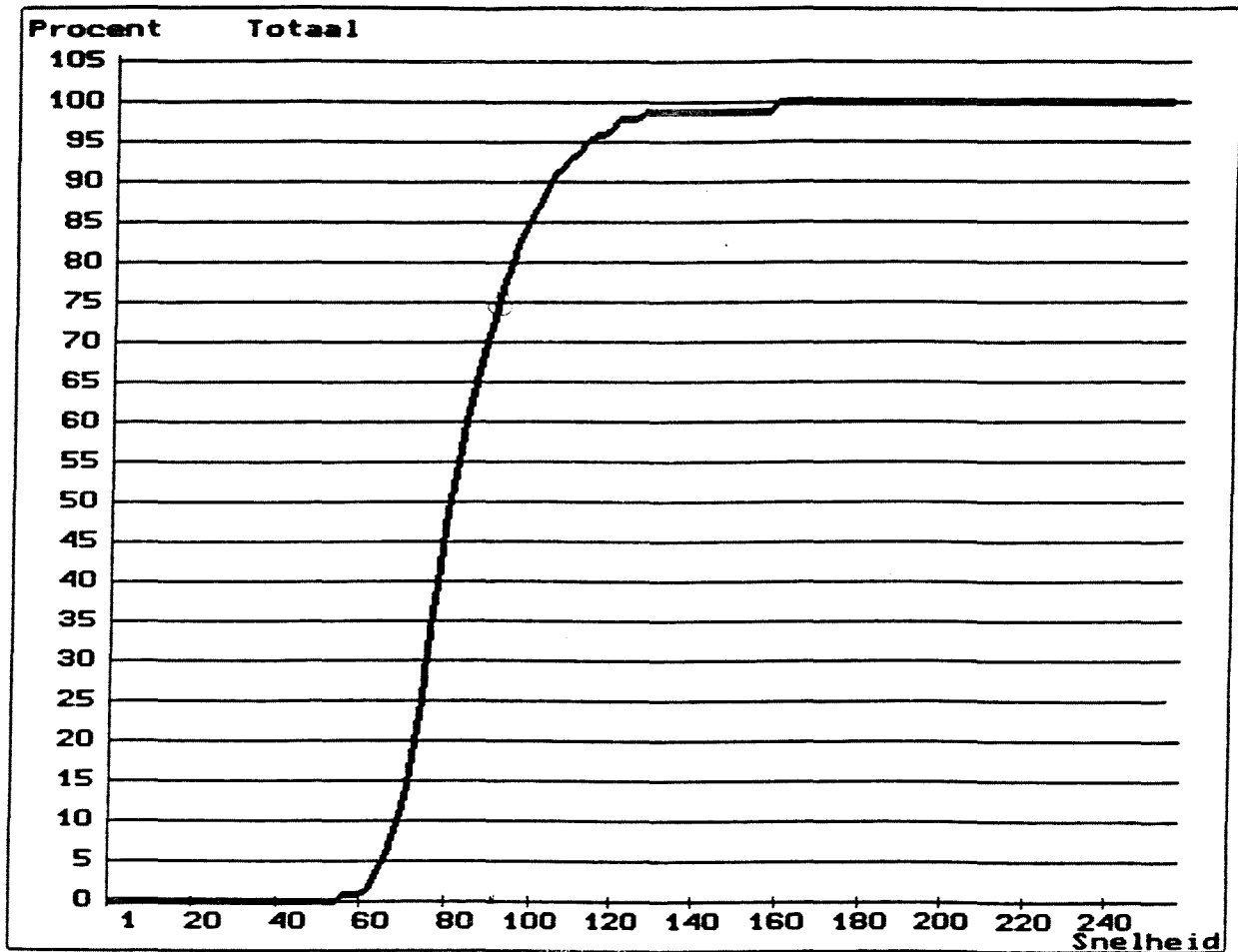
		Afgaand	Naderend	Beide
Aantal Passanten	Totaal			4391
	Overig			4390
	Urije Rijder			1
Geniddelde Snelheid	Totaal			84
	Overig			84
	Urije Rijder			91
85 Percentiel	Totaal			98.56
	Overig			98.56
	Urije Rijder			90.85
15 Percentiel	Totaal			72.24
	Overig			72.23
	Urije Rijder			90.15
Standaard Deviatie	Totaal			14.34
	Overig			14.34
	Urije Rijder			0.00
Laagste Snelheid	Overig			25
	Urije Rijder			91
Hoogste Snelheid	Overig			158
	Urije Rijder			91

Grafiek met data uit N:\USR\VKR\70722\GATSO\FLE2\FLEVO\SUMFLEV.S_A

Voor de grafiek is data geselecteerd :

Van 05/09/1994 07:55:22, tot 05/10/1994 17:39:34

Grafiek snelheidsmetingen district Midden, fase 0b



Grafiek met data uit : N:\USR\VKR\70722\GATSO\FLE2\FLEVO\SUMFLEV.S_A

Het complete file SUMFLEV.S_A, bevat metingen

Van 05/09/1994 07:55:22, tot 05/10/1994 17:39:34.

Voor de grafiek is data geselecteerd :

Van 05/09/1994 07:55:22, tot 05/10/1994 17:39:34.

Uitgesloten zijn snelheden beneden 25 km/u.

Verzameltabel snelheidsmetingen district Midden, fase 2

LOCATIE:	N	vGEM	v85%	v15%	STD	%>80-100km ¹⁾
1. N302 Larserweg	608	81	92	71	12	45-8
2. N309 Elburgerweg	207	82	97	70	14	43-10
3. N309 Dronterweg	370	82	94	71	13	50-6
4. N307 Hanzeweg	392	78	89	68	13	30-6
5. N309 Dronterringweg	453	74	84	65	11	23-3
6. N307 Switerringweg	251	80	94	68	14	38-9
7. N307 Houtribweg	271	83	96	72	13	46-8
8. N710 Biddingweg	203	77	92	67	16	30-8
9. N309 Drontermeerdijk	254	84	101	69	16	45-15
10. N705 Spiekweg	262	91	106	77	15	70-22
11. N707 Zeewolderdijk	401	84	99	71	14	55-10
12. Rietweg (gemeente)	175	84	102	70	19	55-15
29. N706 Vogelweg	227	86	105	70	19	55-20
30. N302 Houtribdijk	544	91	104	77	13	75-20
SOM VAN ALLE METINGEN	4618	82	97	70	15	45-10

¹⁾ getallen afgelezen uit cumulatieve verdeling grafieken

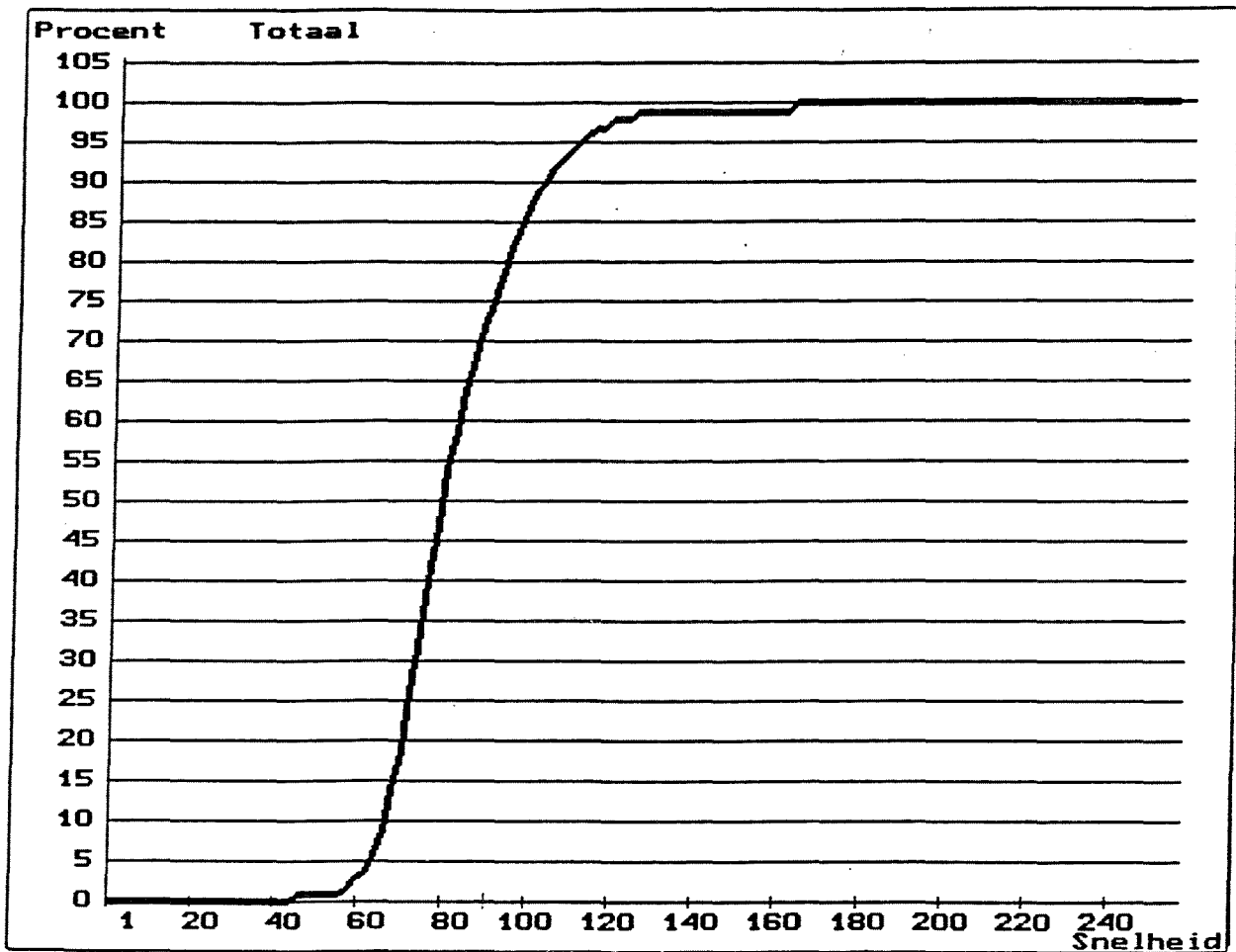
		Afgaand	Naderend	Beide
Aantal Passanten	Totaal			4618
	Overig			4617
	Urije Rijder			1
Geniddelde Snelheid	Totaal			82
	Overig			82
	Urije Rijder			94
85 Percentiel	Totaal			97.32
	Overig			97.32
	Urije Rijder			93.85
15 Percentiel	Totaal			69.71
	Overig			69.70
	Urije Rijder			93.15
Standaard Deviatie	Totaal			14.73
	Overig			14.73
	Urije Rijder			0.00
Laagste Snelheid	Overig			25
	Urije Rijder			94
Hoogste Snelheid	Overig			162
	Urije Rijder			94

Grafiek met data uit N:\USR\VKR\70722\GATSO\FLEVO-3\STRIP\FLETOT.S_A

Voor de grafiek is data geselecteerd :

Van 31/10/1994 07:57:04, tot 02/11/1994 17:04:06

Grafiek snelheidsmetingen district Midden, fase 2



Grafiek met data uit : N:\USR\VKR\70722\GATSO\FLEVO-3\STRIP\FLETOT..

Het complete file FLETOT.S_A, bevat metingen

Van 31/10/1994 07:57:04, tot 02/11/1994 17:04:06.

Voor de grafiek is data geselecteerd :

Van 31/10/1994 07:57:04, tot 02/11/1994 17:04:06.

Uitgesloten zijn snelheden beneden 25 km/u.

Verzameltabel snelheidsmetingen district Midden, alle fases

LOCATIE:	N				vGEM				v85%				v15%				STD				%>80-100km ^h			
	0	1	0 ^h	2	0	1	0 ^h	2	0	1	0 ^h	2	0	1	0 ^h	2	0	1	0 ^h	2	0	1	0 ^h	2
1. N302 Larserweg	615	596	529	608	84	81	80	81	93	91	89	92	75	72	72	71	10	11	10	12	65-5 ^h)	45-5	35-5	45-8
2. N309 Elburgerweg	243	214	197	207	87	77	80	82	100	90	91	97	74	66	71	70	15	15	13	14	65-18	35-5	35-7	43-10
3. N309 Dronterweg	352	331	313	370	87	85	83	82	99	97	95	94	77	75	72	71	13	12	13	13	75-13	55-10	55-9	50-6
4. N307 Hanzeweg	411	432	391	392	81	82	81	78	96	93	93	89	69	71	72	68	16	13	12	13	55-10	45-8	35-6	30-6
5. N309 Dronterringweg	516	466	468	453	82	79	80	74	95	91	89	84	71	69	71	65	13	13	11	11	45-9	35-8	40-6	23-3
6. N307 Switteringweg	354	248	300	251	85	74	81	80	96	84	95	94	74	65	70	68	14	12	15	14	65-13	25-3	44-10	38-9
7. N307 Houtribweg	316	276	260	271	88	79	86	83	100	88	99	96	76	68	73	72	12	12	15	13	65-13	35-3	60-14	46-8
8. N710 Bidtlingweg	213	239	193	203	80	81	86	77	97	97	103	92	66	67	72	67	19	18	16	16	45-13	43-10	60-16	30-8
9. N309 Drontermeerdijk	238	274	217	254	91	100	85	84	107	67	100	101	74	67	71	69	17	17	15	16	65-25	43-15	54-13	45-15
10. N705 Splekweg	273	369	263	262	86	84	85	91	101	97	99	106	73	72	74	77	14	14	14	15	55-13	58-13	58-13	70-22
11. N707 Zeewolderdijk	346	404	357	401	88	88	87	84	104	103	102	99	73	74	72	71	15	13	15	14	65-20	73-8	58-15	55-10
12. Rietweg (gemeente)	168	130	127	175	92	83	89	84	112	106	107	102	73	68	74	70	22	21	18	19	69-35	53-20	63-23	55-15
29. N706 Vogelweg	193	206	228	227	92	92	90	86	113	114	110	105	74	73	73	70	20	22	19	19	65-30	65-35	62-25	55-20
30. N302 Houtribdijk	550	586	548	544	95	90	91	91	111	103	105	104	79	77	78	77	15	14	14	13	83-30	73-20	78-18	75-20
SOM VAN ALLE METINGEN	4788	4771	4391	4618	87	83	84	82	102	97	99	97	74	71	72	70	15	15	14	15	60-18	50-13	50-15	48-10

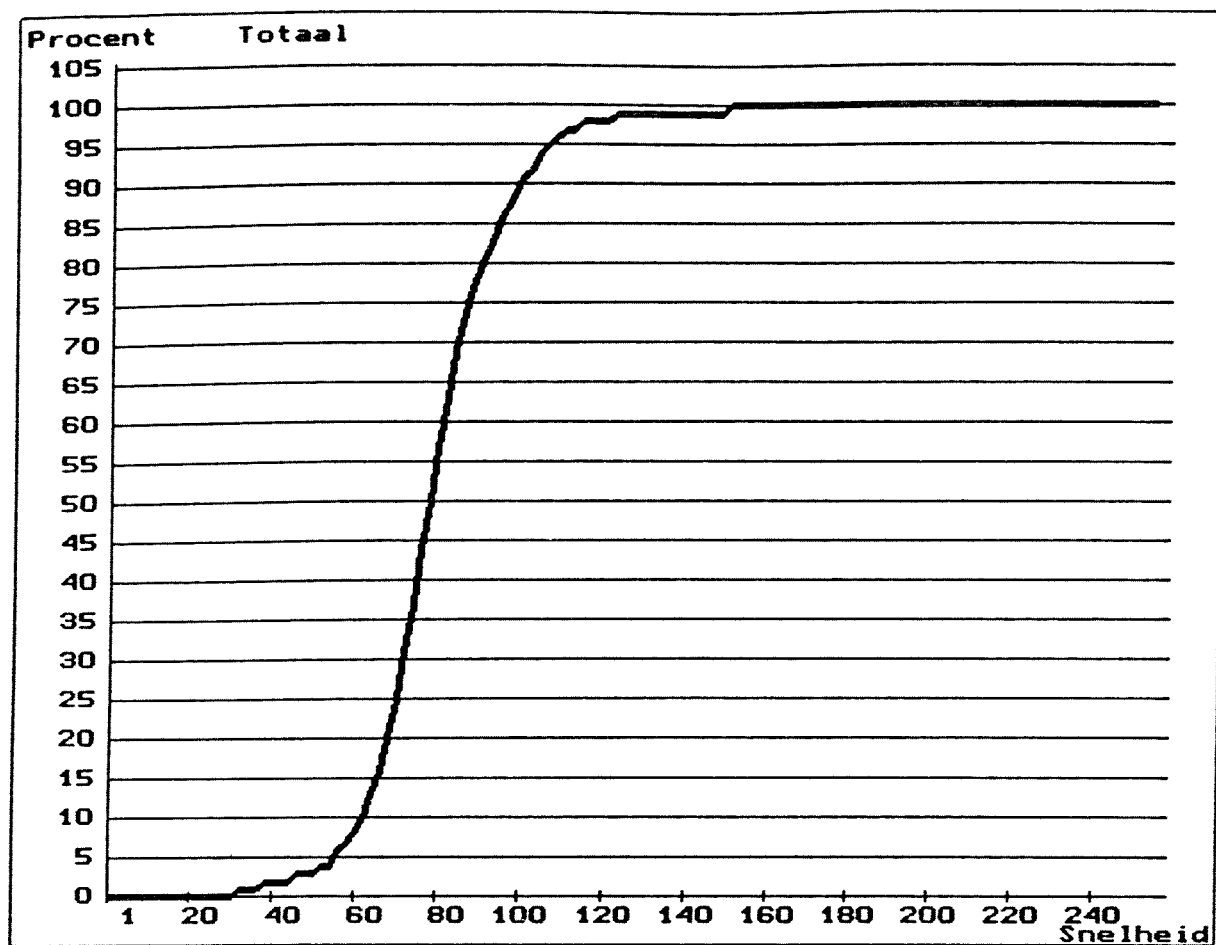
^h) getallen afgelezen uit cumulatieve verdeling grafieken

Verzameltabel snelheidsmetingen district Noord, fase 0a

LOCATIE:	N	vGEM	v85%	v15%	STD	% > 80-100km
13. N351 Urkerweg	235	85	104	71	17	53-19*
14. N351 Kuiderweg	205	81	94	68	15	48-9
15. N331 Marknesserweg	425	73	84	64	11	20-5
16. N331 Vollenhoverweg	212	85	98	73	17	54-13
17. N333 Steenwijkerweg	189	83	101	70	17	50-14
18. N715 Oosterringweg	203	68	84	51	17	20-4
19. N719 Leemringweg	190	86	105	73	20	65-20
20. N352 Domineesweg	278	85	100	72	14	65-15
21. N352 Schokkeringweg	297	80	92	68	14	45-8
22. N352 Zuiderringweg	209	80	98	64	16	45-10
23. N714 Espelerweg	269	82	101	64	20	55-15
24. N716 Nagelerweg	219	78	93	65	19	50-10
25. N716 Banterweg	211	79	97	64	18	45-13
26. H. Schaftweg	393	72	84	61	13	25-3
27. N50 Kamperweg	572	80	90	71	10	45-5
28. Lemsterweg (gem).	200	85	102	72	17	60-18
SOM VAN ALLE METINGEN	4307	80	95	66	16	42-10

*getallen zijn afgelezen uit de cumulatieve tabellen

Grafiek snelheidsmetingen district Noord, fase 0a



Grafiek met data uit : C:\GATSO\NOP\SUMNOPB.S_A

Het complete file SUMNOPB.S_A, bevat metingen

Van 10/05/1994 08:38:02, tot 18/05/1994 16:11:46.

Voor de grafiek is data geselecteerd :

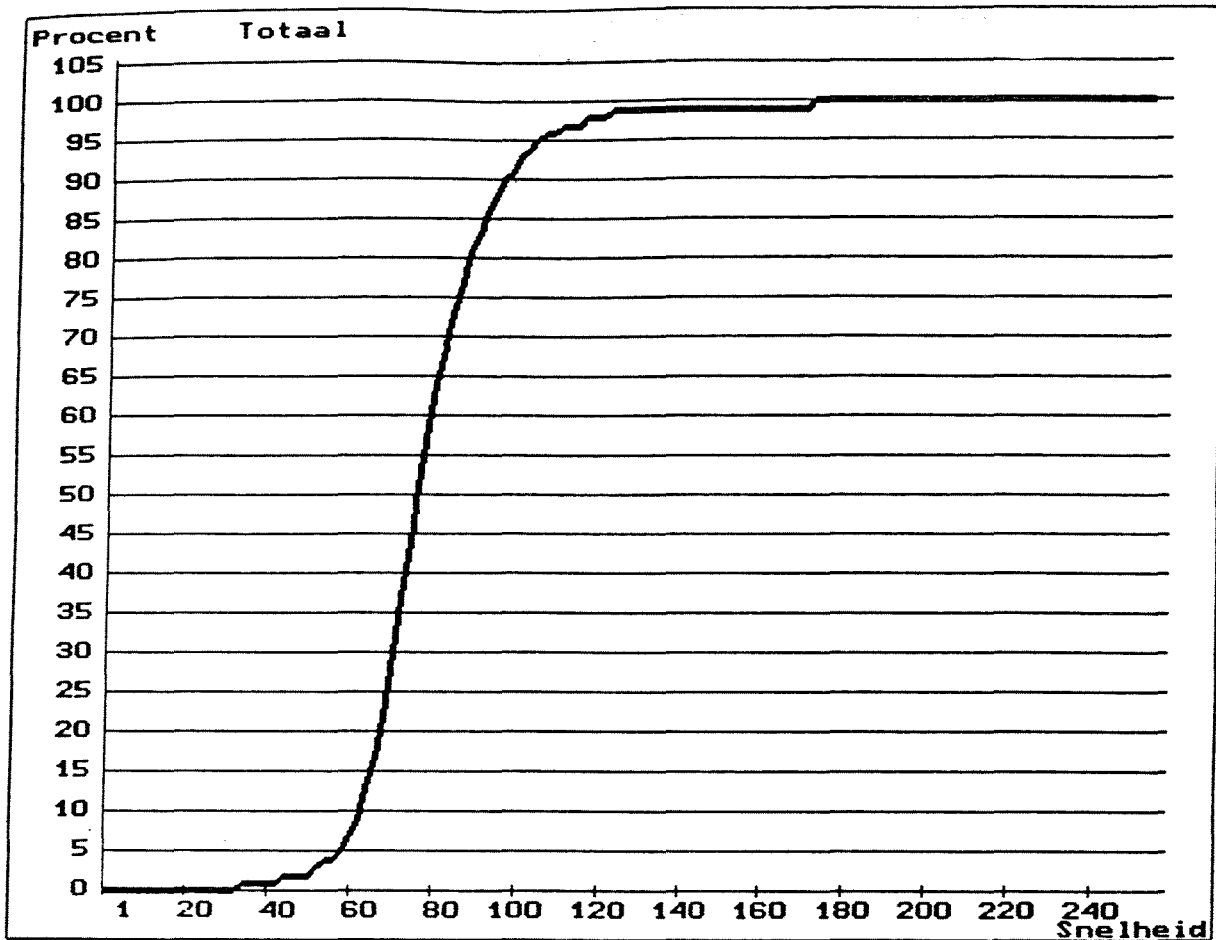
Van 10/05/1994 08:38:02, tot 18/05/1994 16:11:46.

Uitgesloten zijn snelheden beneden 25 km/u.

Verzameltabel snelheidsmetingen district Noord, fase 1

LOCATIE:	N	vGEM	v85%	v15%	STD	%>80-100km
13. N351 Urkerweg	180	77	93	64	17	53-8
14. N351 Kuiderweg	210	81	92	71	14	45-8
15. N331 Marknesserweg	399	75	85	66	11	25-3
16. N331 Vollenhoverweg	212	76	86	65	11	30-3
17. N333 Steenwijkerweg	243	93	109	77	16	75-30
18. N715 Oosterringweg	202	77	87	66	14	33-5
19. N719 Leemringweg	168	83	95	70	14	45-13
20. N352 Domineesweg	357	77	90	65	17	38-5
21. N352 Schokkeringweg	248	78	91	68	14	33-8
22. N352 Zuiderringweg	193	82	96	69	16	45-13
23. N714 Espelerweg	154	79	93	67	15	35-10
24. N716 Nagelerweg	199	81	96	69	17	48-10
25. N716 Banterweg	193	77	92	66	17	38-8
26. H. Schaftweg	314	72	82	62	12	23-2
27. N50 Kamperweg	477	74	84	65	10	25-3
28. Lemsterweg (gem).	166	87	102	74	15	60-18
SOM VAN ALLE METINGEN	3915	78	92	66	15	38-8

Grafiek snelheidsmetingen district Noord, fase 1



Grafiek met data uit : C:\GATSO\SUMNOP1.S_A

Het complete file SUMNOP1.S_A, bevat metingen

Van 05/07/1994 09:17:26, tot 13/07/1994 17:24:04.

Voor de grafiek is data geselecteerd :

Van 05/07/1994 09:17:26, tot 13/07/1994 17:24:04.

Uitgesloten zijn snelheden beneden 25 km/u.

Verzameltabel snelheidsmetingen district Noord, fase 0b

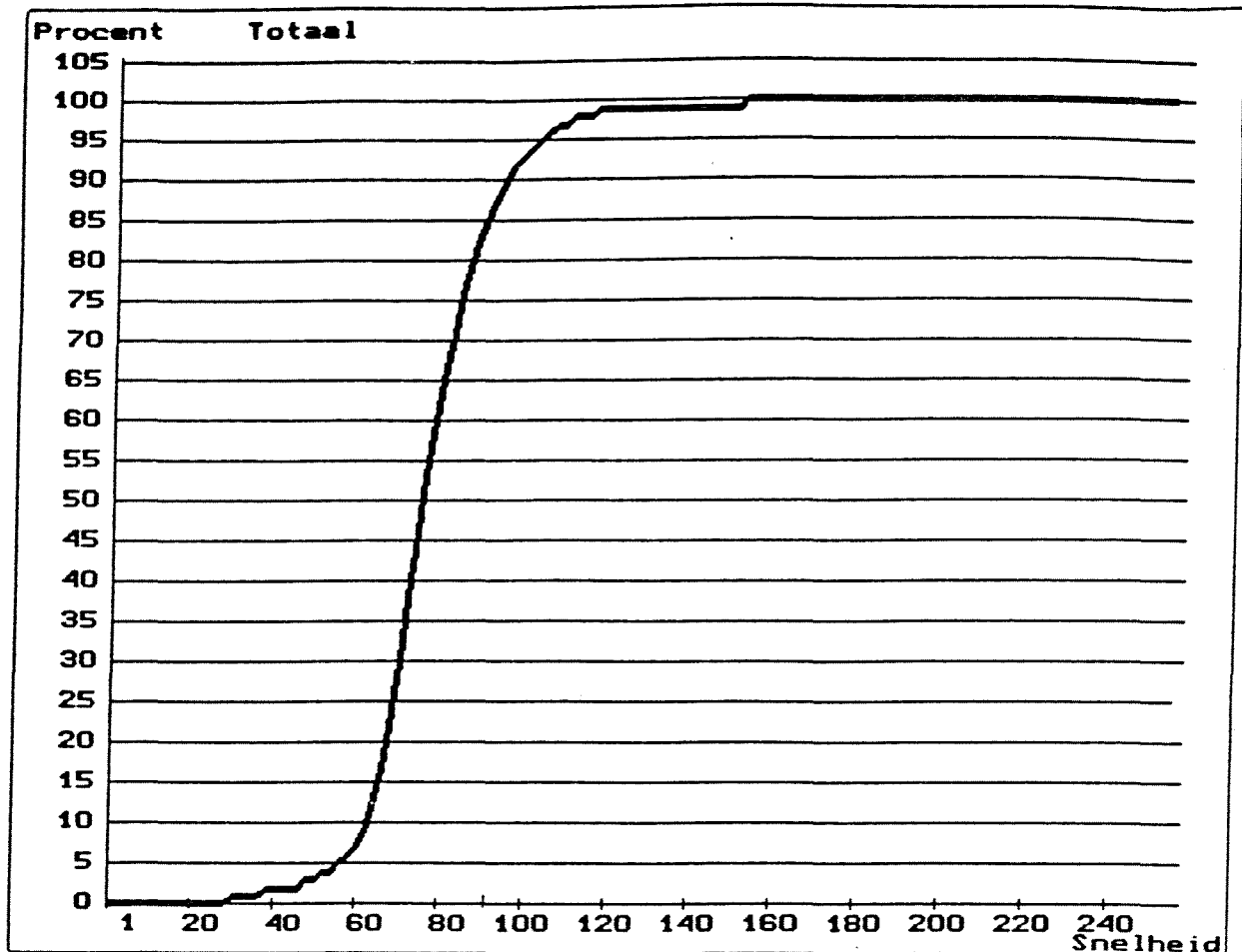
LOCATIE:	N	vGEM	v85%	v15%	STD	%>80-100km ¹¹
13. N351 Urkerweg	192	82	92	71	13	45-10
14. N351 Kuiderweg	194	80	96	69	15	45-6
15. N331 Marknesserweg	387	77	86	68	11	28-4
16. N331 Vollenhoverweg	216	76	88	64	13	30-4
17. N333 Steenwijkerweg	201	76	90	64	14	33-5
18. N715 Oosterringweg	214	69	84	47	19	25-4
19. N719 Leemringweg	199	80	95	68	15	50-6
20. N352 Domineesweg	343	81	94	69	13	45-7
21. N352 Schokkeringweg	255	81	92	71	13	44-7
22. N352 Zuiderringweg	212	79	95	66	19	45-13
23. N714 Espelerweg	198	79	94	67	17	40-8
24. N716 Nagelerweg	180	72	91	58	18	25-5
25. N716 Banterweg	161	76	87	68	11	25-2
26. H. Schaftweg	304	73	83	60	12	20-3
27. N50 Kamperweg	545	75	84	67	10	20-3
28. Lemsterweg (gem).	178	86	102	74	16	65-15
SOM VAN ALLE METINGEN	3979	77	90	66	15	34-5

¹⁾ getalen afgelezen uit cumulatieve verdeling grafieken

		Afgaand	Naderend	Beide
Aantal Passanten	Totaal			3979
	Overig			3979
	Urije Rijder			0
Geniddelde Snelheid	Totaal			77
	Overig			77
	Urije Rijder			0
85 Percentiel	Totaal			90.32
	Overig			90.32
	Urije Rijder			0.00
15 Percentiel	Totaal			66.54
	Overig			66.54
	Urije Rijder			0.00
Standaard Deviatie	Totaal			14.59
	Overig			14.59
	Urije Rijder			0.00
Laagste Snelheid	Overig			25
	Urije Rijder			0
Hoogste Snelheid	Overig			152
	Urije Rijder			0

grafiek met data uit N:\USR\VKR\70722\GATSO\FLE2\NOP\SUMNOP.S_A

Grafiek snelheidsmetingen district Noord, fase 0b



Grafiek met data uit : N:\USR\VKR\70722\GATSO\FLE2\NOP\SUMNOP.S_A

Het complete file SUMNOP.S_A, bevat metingen

Van 06/09/1994 09:00:32, tot 05/10/1994 15:58:54.

Voor de grafiek is data geselecteerd :

Van 06/09/1994 09:00:32, tot 05/10/1994 15:58:54.

Uitgesloten zijn snelheden beneden 25 km/u.

Verzameltabel snelheidsmetingen district Noord, fase 2

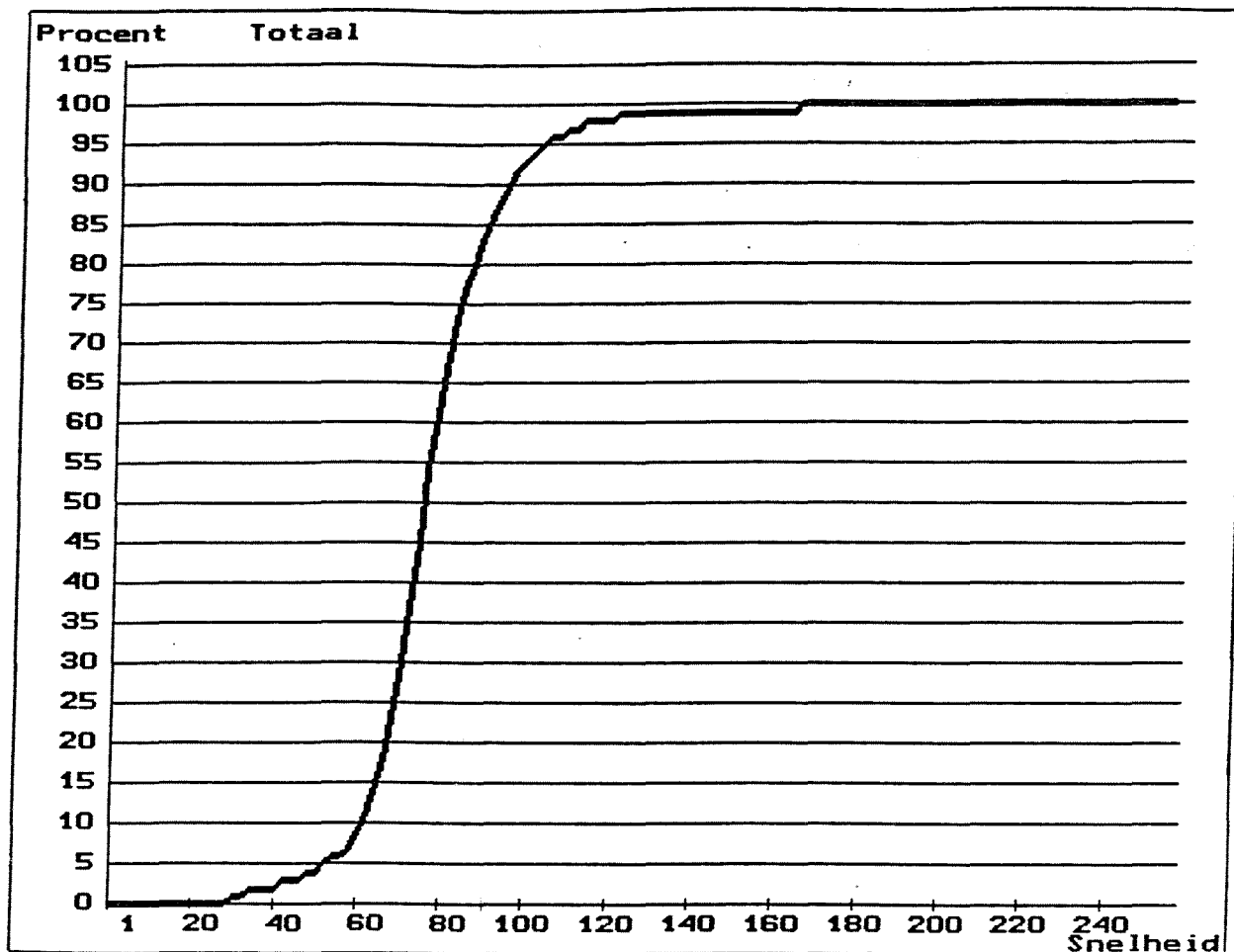
LOCATIE:	N	vGEM	v85%	v15%	STD	%>80-100km ¹⁾
13. N351 Urkerweg	203	80	95	68	16	40-8
14. N351 Kuiderweg	189	83	97	69	18	45-13
15. N331 Marknesserweg	394	76	85	67	11	25-3
16. N331 Vollenhoverweg	205	78	89	68	13	28-5
17. N333 Steenwijkerweg	193	77	90	64	15	35-6
18. N715 Oosterringweg	247	70	90	40	21	30-6
19. N719 Leemringweg	185	80	95	67	19	53-9
20. N352 Domineesweg	241	80	94	67	15	40-8
21. N352 Schokkeringweg	253	75	91	61	17	30-4
22. N352 Zuiderringweg	177	79	93	66	17	35-15
23. N714 Espelerweg	204	80	95	66	17	45-8
24. N716 Nagelerweg	148	73	89	61	16	25-5
25. N716 Banterweg	154	80	91	69	11	35-5
26. H. Schaftweg	338	70	82	59	12	15-0
27. N50 Kamperweg	616	77	86	69	9	25-4
28. Lemsterweg (gem).	189	83	98	71	15	50-12
SOM VAN ALLE METINGEN	3936	77	90	66	15	35-5

¹⁾ getalen afgelezen uit cumulatieve verdeling grafieken

		Afgaand	Naderend	Beide
Aantal Passanten	Totaal			3936
	Overig			3936
	Urije Rijder			0
Gemiddelde Snelheid	Totaal			77
	Overig			77
	Urije Rijder			0
85 Percentiel	Totaal			90.11
	Overig			90.11
	Urije Rijder			0.00
15 Percentiel	Totaal			65.92
	Overig			65.92
	Urije Rijder			0.00
Standaard Deviatie	Totaal			15.23
	Overig			15.23
	Urije Rijder			0.00
Laagste Snelheid	Overig			25
	Urije Rijder			0
Hoogste Snelheid	Overig			164
	Urije Rijder			0

Grafiek met data uit N:\USR\VKR\70722\GATSO\FLEVO-3\STRIP\NOPTOT.S_A

Grafiek snelheidsmetingen district Noord, fase 2



Grafiek met data uit : N:\USR\VKR\70722\GATSO\FLEVO-3\STRIP\NOPTOT.S

Het complete file NOPTOT.S A, bevat metingen

Van 01/11/1994 10:26:20, tot 09/11/1994 17:22:24.

Voor de grafiek is data geselecteerd :

Van 01/11/1994 10:26:20, tot 09/11/1994 17:22:24.

Uitgesloten zijn snelheden beneden 25 km/u.

Verzameltabel snelheidsmetingen district Noord, alle fases

LOCATIE:	N				vGEM				v85%				v15%				STD				% > 80-100 km/h			
	0	1	0 ¹	2	0	1	0 ¹	2	0	1	0 ¹	2	0	1	0 ¹	2	0	1	0 ¹	2	0	1	0 ¹	2
13. N351 Urkerweg	235	180	192	203	85	77	82	80	104	93	92	95	71	64	71	68	17	17	13	16	53-19	53-8	45-10	40-8
14. N351 Kulderweg	205	210	194	189	81	81	80	83	94	92	96	97	68	71	69	69	15	14	15	18	48-9	45-8	45-6	45-13
15. N331 Marknesserweg	425	399	387	394	73	75	77	76	84	85	86	85	64	66	68	67	11	11	11	11	20-5	25-3	28-4	25-3
16. N331 Vollenhovegweg	412	212	216	205	85	76	76	78	98	86	88	89	73	65	64	68	17	11	13	13	54-13	30-3	30-4	28-5
17. N333 Steenwijkweg	189	243	201	193	83	93	76	77	101	109	90	90	70	77	64	64	17	16	14	15	50-14	75-30	33-5	35-6
18. N715 Oosterringweg	203	202	214	247	68	77	69	70	84	87	84	90	51	66	47	40	17	14	19	21	20-4	33-5	25-4	30-6
19. N719 Leemringweg	190	168	199	185	86	83	80	80	105	95	95	95	73	70	68	67	20	14	15	19	65-20	45-13	50-6	53-9
20. N352 Dominieesweg	278	357	343	241	85	77	81	80	100	90	94	94	72	65	69	67	14	17	13	15	65-15	38-5	45-7	40-8
21. N352 Schokkeringweg	297	248	255	253	80	78	81	75	92	91	92	91	68	68	71	61	14	14	13	17	45-8	33-8	44-7	30-4
22. N352 Zuiderringweg	209	193	212	177	80	82	79	79	98	96	95	93	64	69	66	66	16	16	19	17	45-10	45-13	45-13	35-15
23. N714 Espelerweg	269	154	198	204	82	79	79	80	101	93	94	95	64	67	67	66	20	15	17	17	55-15	35-10	40-8	45-8
24. N716 Nagelerweg	219	199	180	148	78	81	72	73	93	96	91	89	65	69	58	61	19	17	18	16	50-10	48-10	25-5	25-5
25. N716 Banterweg	211	193	161	154	79	77	76	80	97	92	87	91	64	66	68	69	18	17	11	11	45-13	38-8	25-2	35-5
26. H Schaftweg	393	314	304	338	72	72	73	70	84	82	83	82	61	62	60	59	13	12	12	12	25-3	23-2	20-3	15-0
27. N50 Kamperweg	572	477	545	616	80	74	75	77	90	84	84	86	71	65	67	69	10	10	10	9	45-5	25-3	20-3	25-4
28. Lemsterweg (gem.)	200	166	178	189	85	87	86	83	102	102	102	98	72	74	74	71	17	15	16	15	60-18	60-18	65-15	50-12
SOM VAN ALLE METINGEN	4307	3915	3979	3936	80	78	77	77	95	92	90	90	66	66	66	66	16	15	15	15	42-10	38-8	34-5	35-5

¹) getalen afgelezen uit cumulatieve verdeling grafieken



District Midden

Postbus 96
8200 AB Lelystad
Tel. 03200 - 6 66 66
Fax 03200 - 6 68 60
Bezoekadres districts bureau:
De Doelen 10-01
Lelystad

Betreft: Rapport ervaringen met snelheidscampagne 1994.

Datum: 20 januari 1995.

Bij het tot stand brengen van de snelheidscampagne 1994 werden de volgende stappen genomen:
In het R.O.V.F. en wel in de werkgroep snelheidslimieten werd van de zijde van de politie voorgesteld om met concrete projecten aan de slag te gaan. Dat was de reden dat de veiligheidsconsulent van Rijkswaterstaat, directie voor het IJsselmeergebied, met het voorstel kwam aansluiting te zoeken bij het SWOV snelheidsproject.

Intern in de politie-organisatie moest vervolgens flink overleg plaats vinden om uiteindelijk menskracht vrij te maken. Hierbij werd tevens de uitdrukkelijke voorkeur uitgesproken voor een aangepaste opzet van de snelheidscampagne (d.m.v. staandhoudingen) in het district Midden van de Regio Flevoland.

Het zwaartepunt bij de voorgestelde snelheidscampagne ligt bij de inzet van politie, zodat daar de uiteindelijke beslissing werd genomen. Deze beslissing werd genomen door het Centraal Planningsoverleg. (CPO).

Welke criteria werden gehanteerd?

Verkeershandhaving heeft in de Regio Flevoland een lage prioriteit. Het verkeersgedrag, met name de snelheden waarmede wordt gereden, baren in de politie-organisatie grote zorgen. Infrastructurele aanpassingen hebben echter de voorkeur. Naast het feit dat de politie Flevoland een goede partner wilt zijn in het bestrijden van verkeersonveilig gedrag, zoals bedoeld in de Leidraad van het Openbaar Ministerie, vindt zij ook dat er op korte termijn een duidelijk signaal aan de flevolandse weggebruiker moest worden afgegeven. Hanteerbare criteria zijn daarbij niet in ogenschouw genomen.

Het vaststellen van het aantal mensdagen?

De capaciteit die de flevolandse politie reserveerde voor de snelheidscampagne was sterk afhankelijk van de haalbaarheid van een deugdelijke en effectieve controle middels staandhoudingen. Vooral praktische overwegingen hebben daarbij een rol gespeeld.

De werkelijke inzet bij de controles bleef elke projectdag een punt van overweging, waarbij de prioritering een grote rol speelde.

Interne voorlichting?

De interne voorlichting in de politie-organisatie kon beter. Om begrijpelijke redenen speelt de interesse voor de verkeer-shandhaving een ondergeschikte rol. Met behulp van een informatiepakket is getracht gericht informatie te geven.

Externe voorlichting door de politievoorlichter.

Afspraak was dat de voorlichting inzake deze campagne zou worden verzorgd door het secretariaat van het ROVF. Daarnaast heeft de persvoorlichter en de Koördinator verkeerszaken initiatieven genomen om voorlichting te geven omtrent politie-inzet en de wijze waarop werd gecontroleerd. Hierbij zijn een groot aantal interviews afgegeven. Diverse journalisten zijn getuigen geweest bij de diverse controles. Mijn inziens behoeft dit geen verbetering.

Problemen bij de uitvoering.

Het district Midden maakt gebruik van een snelheidsradar. Dit apparaat heeft een beperkte waarnemingscapaciteit. Tevens is er aan dit geval geen fotocamera gekoppeld. Hierdoor sluipen er nogal wat overtreders door de mazen heen. Dat werkte erg demotiverend.

Het telkens weer verplaatsen naar een andere plek werd als erg storend ervaren.

Soms waren de ingezette collega's niet overtuigd van de noodzaak om systematisch te werken.

De problemen van technische aard, mbt de ingezette radarapp. heb ik al eerder beschreven.

Foto's zijn er niet gemaakt.

Verwerkingsproblemen van het aantal opgemaakte pv's en Lex Mulderfeiten waren er niet of nauwelijks.

Goede opstelplaatsen zijn in de Flevopolders een probleem.

De kosten zijn:

Uitgaande van een gemiddeld uurloon t.w. f 24,09.

Dat betekent voor 6 personen per dag: $6 \times (8 \times f 24,09) = f 1156,32$

1 dag per week, gedurende 6 weken $6 \times f 1156,32 = f 6937,92$

De campagne werd 1 maal herhaald, hetgeen betekent dat de personele inzet in geld uitgedrukt $2 \times f 6937,92 = f 13875,84$ bedraagt. Vermeerdert met de sociale lasten wordt dat een bedrag van uiteindelijk f 16.000,-.

De verwerking is hierbij niet berekend.

Alle kosten die door de politie Flevoland, district Midden, werden gemaakt werden gefincancierd uit de eigen geldelijke middelen.

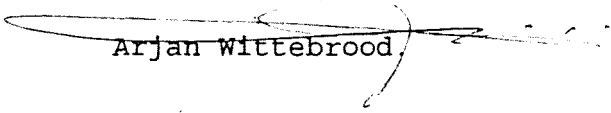
Wat de baten precies zijn is bij de politie niet bekend.

Opmerking:

De handhaving van de geldende snelheidsbeperkingen in Flevoland werden door de ingezette collega's als onbegonnen werk ervaren. Er zal ook in de toekomst geen groter aantal politiemensen over lange perioden ingezet kunnen worden, zodat het optreden incidenteel zal blijven. Hierdoor blijven tastbare resultaten uit.

Gezien de beperkte capaciteit bij de politie en de beperkte financiële middelen bij de wegbeheerders zal gezocht moeten worden naar met name technische middelen in netwerkverband om een adequate snelheidshandhaving te waarborgen. Dit omdat het (snelheids)gedrag op de flevolandse wegen bij een ieder toch zorgen baart.

Met vriendelijke groet,


Arjan Wittebrood

Bijlage 6 Ruwe uitdraai van de gegevens

The SAS System

13:58 Friday, March 10, 1995 1

Afgiftepunt vragenlijst

LOKATIE	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
Flevoland	319	50.7	319	50.7
NOFpolder	310	49.3	629	100.0

Frequency Missing = 1

Woonomgeving respondent

OMGEVING	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
dorp	370	58.7	370	58.7
kleine stad	108	17.1	478	75.9
middelgrote stad	59	9.4	537	85.2
centr grote stad	11	1.7	548	87.0
buitw grote stad	26	4.1	574	91.1
anders	56	8.9	630	100.0

SEKSE	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
man	506	80.3	506	80.3
vrouw	124	19.7	630	100.0

The SAS System

13:58 Friday, March 10, 1995 2

LEEFTIJD	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
18	1	0.2	1	0.2
19	5	0.8	6	1.0
20	4	0.6	10	1.6
21	5	0.8	15	2.4
22	12	1.9	27	4.3
23	9	1.4	36	5.7
24	11	1.8	47	7.5
25	11	1.8	58	9.2
26	15	2.4	73	11.6
27	12	1.9	85	13.5
28	15	2.4	100	15.9
29	10	1.6	110	17.5
30	21	3.3	131	20.9
31	14	2.2	145	23.1
32	8	1.3	153	24.4
33	12	1.9	165	26.3
34	20	3.2	185	29.5
35	12	1.9	197	31.4
36	16	2.5	213	33.9
37	14	2.2	227	36.1
38	7	1.1	234	37.3
39	10	1.6	244	38.9
40	15	2.4	259	41.2
41	9	1.4	268	42.7
42	15	2.4	283	45.1

LEEFTIJD	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
43	15	2.4	298	47.5
44	19	3.0	317	50.5
45	24	3.8	341	54.3
46	18	2.9	359	57.2
47	20	3.2	379	60.4
48	16	2.5	395	62.9
49	11	1.8	406	64.6
50	15	2.4	421	67.0
51	19	3.0	440	70.1
52	11	1.8	451	71.8
53	10	1.6	461	73.4
54	11	1.8	472	75.2
55	10	1.6	482	76.8
56	9	1.4	491	78.2
57	10	1.6	501	79.8
58	12	1.9	513	81.7
59	7	1.1	520	82.8
60	11	1.8	531	84.6
61	10	1.6	541	86.1
62	6	1.0	547	87.1
63	7	1.1	554	88.2
64	7	1.1	561	89.3
65	12	1.9	573	91.2
66	6	1.0	579	92.2
67	4	0.6	583	92.8
68	1	0.2	584	93.0
69	1	0.2	585	93.2
70	8	1.3	593	94.4
71	6	1.0	599	95.4
72	5	0.8	604	96.2
73	6	1.0	610	97.1
74	3	0.5	613	97.6
75	2	0.3	615	97.9
76	2	0.3	617	98.2
77	3	0.5	620	98.7
78	2	0.3	622	99.0
80	1	0.2	623	99.2
81	2	0.3	625	99.5
83	2	0.3	627	99.8
86	1	0.2	628	100.0

Frequency Missing = 2

The SAS System

13:58 Friday, March 10, 1995 4

PROVIN	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
Groningen	7	1.1	7	1.1
Friesland	14	2.2	21	3.3
Drenthe	30	4.8	51	8.1
Overijssel	105	16.7	156	24.8
Gelderland	138	21.9	294	46.7
Flevoland	289	45.9	583	92.7
Utrecht	10	1.6	593	94.3
Noord-Holland	24	3.8	617	98.1
Zuid-Holland	12	1.9	629	100.0

Frequency Missing = 1

Vraag 9. Is de auto waarin u het vaakst rijdt van uzelf?

VANWIEA	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
auto van mij	432	68.9	432	68.9
prive lease	1	0.2	433	69.1
auto vd zaak	143	22.8	576	91.9
leasea vd zaak	42	6.7	618	98.6
auto van ander	8	1.3	626	99.8
huurauto	1	0.2	627	100.0

Frequency Missing = 3

Vraag 10a. Hoe hard rijdt u als automobilist gewoonlijk op de autoweg (als het niet druk is en bij goed weer en zicht)?

HOEHARDA	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
80	11	1.8	11	1.8
82	4	0.6	15	2.4
85	15	2.4	30	4.8
90	23	3.7	53	8.5
95	17	2.7	70	11.2
97	4	0.6	74	11.9
100	204	32.7	278	44.6
102	1	0.2	279	44.7
103	1	0.2	280	44.9
105	48	7.7	328	52.6
107	5	0.8	333	53.4
110	145	23.2	478	76.6
112	1	0.2	479	76.8
115	8	1.3	487	78.0
120	104	16.7	591	94.7
125	5	0.8	596	95.5
129	1	0.2	597	95.7
130	16	2.6	613	98.2
140	11	1.8	624	100.0

Frequency Missing = 6

Vraag 10b. Hoe hard rijdt u als automobilist gewoonlijk op de provinciale weg buiten de bebouwde kom (als het niet druk is en bij goed weer en zicht)?

HOEHARDP	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
70	3	0.5	3	0.5
75	6	1.0	9	1.4
77	1	0.2	10	1.6
78	1	0.2	11	1.8
80	132	21.1	143	22.9
82	17	2.7	160	25.6
85	78	12.5	238	38.1
86	2	0.3	240	38.4
87	8	1.3	248	39.7
90	157	25.1	405	64.8
92	4	0.6	409	65.4
95	33	5.3	442	70.7
100	134	21.4	576	92.2
105	9	1.4	585	93.6
110	19	3.0	604	96.6
115	2	0.3	606	97.0
120	13	2.1	619	99.0
125	1	0.2	620	99.2
130	2	0.3	622	99.5
140	3	0.5	625	100.0

Frequency Missing = 5

Vraag 11. Hoe vaak bent u de afgelopen drie maanden in Flevoland een snelheidscontrolepost van de politie tegengekomen, herkenbaar aan het bord 'Uw snelheid gemeten. Politie'.

VAAKCONT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0	423	68.2	423	68.2
1	79	12.7	502	81.0
2	50	8.1	552	89.0
3	23	3.7	575	92.7
4	11	1.8	586	94.5
5	11	1.8	597	96.3
6	5	0.8	602	97.1
7	2	0.3	604	97.4
8	2	0.3	606	97.7
10	5	0.8	611	98.5
12	1	0.2	612	98.7
14	1	0.2	613	98.9
15	2	0.3	615	99.2
21	1	0.2	616	99.4
25	1	0.2	617	99.5
30	2	0.3	619	99.8
40	1	0.2	620	100.0

Frequency Missing = 10

Vraag 12. Hoe vaak bent u de afgelopen drie maanden in Flevoland bekeurd wegens een snelheidsovertreding via een acceptgiro zonder door de politie te zijn aangehouden?

VAAKGIRO	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0	594	95.5	594	95.5
1	24	3.9	618	99.4
2	4	0.6	622	100.0

Frequency Missing = 8

The SAS System

13:58 Friday, March 10, 1995 8

Vraag 13. Hoe vaak bent u de afgelopen drie maanden in de provincie Flevoland door de politie staande gehouden en bekeurd wegens het overtreden van de snelheidslimiet?

VAAKSTAA	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0	618	99.4	618	99.4
1	4	0.6	622	100.0

Frequency Missing = 8

Vraag 14. Heeft u van uw vrienden of kennissen gehoord dat zij de afgelopen drie maanden in Flevoland door de politie zijn gecontroleerd, bekeurd of staandegehouden wegens snelheidsovertredingen?

GEHOBEKU	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
ja	218	35.0	218	35.0
nee	405	65.0	623	100.0

Frequency Missing = 7

Vraag 15. Denkt u dat in Flevoland de kans op een bekeuring voor een snelheidsovertreding de afgelopen drie maanden, ten opzichte van de periode daarvoor, is:

KANSBEKU	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
toegenomen	209	37.2	209	37.2
gelijk	323	57.5	532	94.7
kleiner	30	5.3	562	100.0

Frequency Missing = 68

Vraag 16. U zult zich nauwkeurig aan de snelheidslimieten houden indien uw eigen rijnsnelheid:

STRICLIM	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
geen cont	231	40.5	231	40.5
1 keer p jaar	30	5.3	261	45.8
1 keer h jaar	33	5.8	294	51.6
1 keer 3 mnd	53	9.3	347	60.9
1 keer mnd	82	14.4	429	75.3
1 keer week	141	24.7	570	100.0

Frequency Missing = 60

Vraag 17a. Bent u de afgelopen 3 maanden in Flevoland, ten opzichte van de periode daarvoor, met een andere - snelheid gaan rijden .. op de autoweg?

RIJAUWEG	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
sneller	6	1.0	6	1.0
zelfde snelheid	568	93.9	574	94.9
langzamer	31	5.1	605	100.0

Frequency Missing = 25

Vraag 17b. Bent u de afgelopen 3 maanden in Flevoland, ten opzichte van de periode daarvoor, met een andere - snelheid gaan rijden .. op provinciale weg?

RIJPROV	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
sneller	5	0.8	5	0.8
zelfde snelheid	512	85.6	517	86.5
langzamer	81	13.5	598	100.0

Frequency Missing = 32

Vraag 17c. Bent u de afgelopen 3 maanden in Flevoland, ten opzichte van de periode daarvoor, met een andere - snelheid gaan rijden .. binnen stad of dorp?

RIJSTAD	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
sneller	3	0.5	3	0.5
zelfde snelheid	502	84.7	505	85.2
langzamer	88	14.8	593	100.0

Frequency Missing = 37

Vraag 18. Stel dat u binnenkort zou merken dat de snelheidscontroles op provinciale wegen in Flevoland minder intensief worden uitgevoerd. Hoelang duurt het dan voordat u iets sneller begint te rijden? U gaat waarschijnlijk:

LANGDUUR	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
niet sneller	519	83.7	519	83.7
binnen dgn snell	30	4.8	549	88.5
binnen wkn snell	38	6.1	587	94.7
binnen mnd snell	25	4.0	612	98.7
binnen hjaar sne	8	1.3	620	100.0

Frequency Missing = 10

Vraag 19. niets vernomen over actie?

NIETS	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	338	53.9	338	53.9
ja	289	46.1	627	100.0

Frequency Missing = 3

Vraag 19. info via land tv?

LANTV	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	611	97.4	611	97.4
ja	16	2.6	627	100.0

Frequency Missing = 3

The SAS System

13:58 Friday, March 10, 1995 12

Vraag 19. info via reg tv?

REGTV	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	553	88.2	553	88.2
ja	74	11.8	627	100.0

Frequency Missing = 3

Vraag 19. info via land radio?

LANRADIO	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	605	96.5	605	96.5
ja	22	3.5	627	100.0

Frequency Missing = 3

Vraag 19. info via reg radio?

REGRADIO	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	531	84.7	531	84.7
ja	96	15.3	627	100.0

Frequency Missing = 3

The SAS System

13:58 Friday, March 10, 1995 13

Vraag 19. info via land dagblad?

LANDAG	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	602	96.0	602	96.0
ja	25	4.0	627	100.0

Frequency Missing = 3

Vraag 19. info via regdagblad?

REGDAG	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	457	72.9	457	72.9
ja	170	27.1	627	100.0

Frequency Missing = 3

Vraag 19. info via huis-aan-huis blad?

HUISHUI	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	562	89.6	562	89.6
ja	65	10.4	627	100.0

Frequency Missing = 3

The SAS System

13:58 Friday, March 10, 1995 14

Vraag 19. info via folders?

FOLDERS	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	620	98.9	620	98.9
ja	7	1.1	627	100.0

Frequency Missing = 3

Vraag 19. info via vvnteam?

VVNTEAM	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	615	98.1	615	98.1
ja	12	1.9	627	100.0

Frequency Missing = 3

Vraag 19. info via vrienden?

VRIENDEN	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	493	78.6	493	78.6
ja	134	21.4	627	100.0

Frequency Missing = 3

The SAS System

13:58 Friday, March 10, 1995 15

Vraag 19. info via anders?

ANDERS	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	606	96.7	606	96.7
ja	21	3.3	627	100.0

Frequency Missing = 3

Vraag 20. Ik sta er geheel achter (frequente snelheidscontroles in combinatie met staandehoudingen)

ERACHTER	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
mee eens	460	79.0	460	79.0
niet mee eens	69	11.9	529	90.9
geen mening	53	9.1	582	100.0

Frequency Missing = 48

Vraag 21. Deze aanpak zorgt ervoor dat automobilisten zich beter aan de snelheidslimieten houden (frequente snelheidscontroles in combinatie met staandehoudingen)

BETERLIM	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
mee eens	427	77.4	427	77.4
niet mee eens	80	14.5	507	91.8
geen mening	45	8.2	552	100.0

Frequency Missing = 78

Vraag 22. Deze aanpak verbetert de verkeersveiligheid (frequente snelheidscontroles in combinatie met staandehoudingen)

BETERVEI	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
mee eens	362	65.7	362	65.7
niet mee eens	117	21.2	479	86.9
geen mening	72	13.1	551	100.0

Frequency Missing = 79

Vraag 23. Deze aanpak is te intensief en staat niet in verhouding tot het probleem (frequente snelheidscontroles in combinatie met staandehoudingen)

INTESIEF	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
mee eens	183	34.4	183	34.4
niet mee eens	235	44.2	418	78.6
geen mening	114	21.4	532	100.0

Frequency Missing = 98

Vraag 24. Ik sta er geheel achter (frequente snelheidscontroles zonder staandehoudingen)

ERACHTE2	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
mee eens	230	41.7	230	41.7
niet mee eens	259	47.0	489	88.7
geen mening	62	11.3	551	100.0

Frequency Missing = 79

Vraag 25. Deze aanpak zorgt ervoor dat automobilisten zich beter aan de snelheidslimieten houden (frequente snelheidscontroles zonder staandehoudingen)

BETERLI2	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
mee eens	215	40.0	215	40.0
niet mee eens	254	47.3	469	87.3
geen mening	68	12.7	537	100.0

Frequency Missing = 93

Vraag 26. Deze aanpak verbetert de verkeersveiligheid (frequente snelheidscontroles zonder staandehoudingen)

BETERVE2	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
mee eens	218	40.9	218	40.9
niet mee eens	229	43.0	447	83.9
geen mening	86	16.1	533	100.0

Frequency Missing = 97

Vraag 27. Ik sta er geheel achter (frequente snelheidscontroles zonder staandehoudingen)

INTESIE2	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
mee eens	111	21.4	111	21.4
niet mee eens	275	53.1	386	74.5
geen mening	132	25.5	518	100.0

Frequency Missing = 112

Levert commentaar

COMMENT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	552	87.6	552	87.6

ja 78 12.4 630 100.0

TABLE OF VAAKCONT BY KANSBEKU

VAAKCONT(hoe vaak 3 mnd gecontroleerd?)
KANSBEKU(kans bekeuring veranderd?)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	toegenomen	gelijk	kleiner	Total
geen cont gepass	109 19.68 29.78 52.66	234 42.24 63.93 73.82	23 4.15 6.28 76.67	366 66.06
1/2 cont gepasse	53 9.57 44.17 25.60	63 11.37 52.50 19.87	4 0.72 3.33 13.33	120 21.66
vaker co gepasse	45 8.12 66.18 21.74	20 3.61 29.41 6.31	3 0.54 4.41 10.00	68 12.27
Total	207 37.36	317 57.22	30 5.42	554 100.00

Frequency Missing = 76

The SAS System

13:58 Friday, March 10, 1995 20

STATISTICS FOR TABLE OF VAAKCONT BY KANSBEKU

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	4	36.364	0.000

Effective Sample Size = 554

Frequency Missing = 76

WARNING: 12% of the data are missing.

TABLE OF KANSBEKU BY RIJSTAD

KANSBEKU(kans bekeuring veranderd?)
RIJSTAD(andere snelheid in stad?)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	sneller	zelfde snelheid	langzamer	Total
toegenomen	0 0.00 0.00 0.00	154 28.79 78.97 34.22	41 7.66 21.03 48.81	195 36.45
gelijk	1 0.19 0.32 100.00	277 51.78 88.22 61.56	36 6.73 11.46 42.86	314 58.69
kleiner	0 0.00 0.00 0.00	19 3.55 73.08 4.22	7 1.31 26.92 8.33	26 4.86
Total	1 0.19	450 84.11	84 15.70	535 100.00

Frequency Missing = 95

STATISTICS FOR TABLE OF KANSBEKU BY RIJSTAD

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	4	11.516	0.021

Effective Sample Size = 535

Frequency Missing = 95

WARNING: 15% of the data are missing.

WARNING: 44% of the cells have expected counts less than 5. Chi-Square may not be a valid test.

TABLE OF KANSBEKU BY RIJAUWEG

KANSBEKU(kans bekeuring veranderd?)
RIJAUWEG(andere snelheid op autoweg?)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	sneller	zelfde s nelheid	langzame r	Total
toegenomen	1 0.18 0.50 33.33	175 32.05 87.06 34.05	25 4.58 12.44 86.21	201 36.81
gelijk	1 0.18 0.31 33.33	313 57.33 98.43 60.89	4 0.73 1.26 13.79	318 58.24
kleiner	1 0.18 3.70 33.33	26 4.76 96.30 5.06	0 0.00 0.00 0.00	27 4.95
Total	3 0.55	514 94.14	29 5.31	546 100.00

Frequency Missing = 84

STATISTICS FOR TABLE OF KANSBEKU BY RIJAUWEG

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	4	37.413	0.000

Effective Sample Size = 546

Frequency Missing = 84

WARNING: 13% of the data are missing.

WARNING: 44% of the cells have expected counts less than 5. Chi-Square may not be a valid test.

TABLE OF KANSBEKU BY RIJPROV

KANSBEKU(kans bekeuring veranderd?)
 RIJPROV(andere snelheid op prov weg?)

Frequency	sneller	zelfde s nelheid	langzame r	Total
toegenomen	1	140	59	200
Percent	0.18	25.88	10.91	36.97
Row Pct	0.50	70.00	29.50	
Col Pct	25.00	30.57	74.68	
gelijk	3	295	16	314
Percent	0.55	54.53	2.96	58.04
Row Pct	0.96	93.95	5.10	
Col Pct	75.00	64.41	20.25	
kleiner	0	23	4	27
Percent	0.00	4.25	0.74	4.99
Row Pct	0.00	85.19	14.81	
Col Pct	0.00	5.02	5.06	
Total	4	458	79	541
Percent	0.74	84.66	14.60	100.00

Frequency Missing = 89

STATISTICS FOR TABLE OF KANSBEKU BY RIJPROV

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	4	58.664	0.000

Effective Sample Size = 541

Frequency Missing = 89

WARNING: 14% of the data are missing.

WARNING: 44% of the cells have expected counts less than 5. Chi-Square may not be a valid test.

STATISTICS FOR TABLE OF GEHOBEKU BY RIJAUWEG

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	2	4.852	0.088

Effective Sample Size = 603

Frequency Missing = 27

WARNING: 33% of the cells have expected counts less than 5. Chi-Square may not be a valid test.

TABLE OF GEHOBEKU BY RIJPROV

GEHOBEKU(van vrienden gehoord bekeurd?)
RIJPROV(andere snelheid op prov weg?)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	sneller	zelfde s nelheid	langzame r	Total
ja	1 0.17 0.48 20.00	155 26.01 74.52 30.39	52 8.72 25.00 64.20	208 34.90
nee	4 0.67 1.03 80.00	355 59.56 91.49 69.61	29 4.87 7.47 35.80	388 65.10
Total	5 0.84	510 85.57	81 13.59	596 100.00

Frequency Missing = 34

STATISTICS FOR TABLE OF GEHOBEKU BY RIJPROV

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	2	35.652	0.000

Effective Sample Size = 596

Frequency Missing = 34

WARNING: 33% of the cells have expected counts less than 5. Chi-Square may not be a valid test.

afgiftepunt vrljst

LOKATIE	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
Flevoland	319	50.7	319	50.7
NOpolder	310	49.3	629	100.0

Frequency Missing = 1

Bijlage 7

Tabellen vergelijking district Midden - district Noord

TABLE OF LOKATIE BY OMGEVING

LOKATIE(afgiftepunt vrljst) OMGEVING(woonomgeving respondent)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	dorp	kleine s tad	middelgr ote stad	centr gr ote stad	buitw gr ote stad	anders	Total
Flevoland	191 30.37 59.87 51.76	56 8.90 17.55 51.85	37 5.88 11.60 62.71	3 0.48 0.94 27.27	13 2.07 4.08 50.00	19 3.02 5.96 33.93	319 50.72
NOPolder	178 28.30 57.42 48.24	52 8.27 16.77 48.15	22 3.50 7.10 37.29	8 1.27 2.58 72.73	13 2.07 4.19 50.00	37 5.88 11.94 66.07	310 49.28
Total	369 58.66	108 17.17	59 9.38	11 1.75	26 4.13	56 8.90	629 100.00

Frequency Missing = 1

The SAS System

13:58 Friday, March 10, 1995 34

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY OMGEVING

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	5	12.352	0.030

Effective Sample Size = 629

Frequency Missing = 1

The SAS System

13:58 Friday, March 10, 1995 35

TABLE OF LOKATIE BY SEKSE

LOKATIE(afgiftepunt vrljst)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	SEKSE		Total
	man	vrouw	
Flevoland	260 41.34 81.50 51.49	59 9.38 18.50 47.58	319 50.72
NOPolder	245 38.95 79.03 48.51	65 10.33 20.97 52.42	310 49.28
Total	505 80.29	124 19.71	629 100.00

Frequency Missing = 1

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY SEKSE

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	1	0.607	0.436

Effective Sample Size = 629
 Frequency Missing = 1

TABLE OF LOKATIE BY LEEFTIJD

LOKATIE(afgiftepunt vrlijst) LEEFTIJD

Frequency Percent Row Pct Col Pct	LEEFTIJD				Total
	18-28 jr	29-40 jr	41-50 jr	51-99 jr	
Flevoland	52 8.29 16.30 52.00	83 13.24 26.02 52.20	78 12.44 24.45 48.45	106 16.91 33.23 51.21	319 50.88
NOPolder	48 7.66 15.58 48.00	76 12.12 24.68 47.80	83 13.24 26.95 51.55	101 16.11 32.79 48.79	308 49.12
Total	100 15.95	159 25.36	161 25.68	207 33.01	627 100.00

Frequency Missing = 3

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY LEEFTIJD

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	3	0.551	0.907

Effective Sample Size = 627
 Frequency Missing = 3

TABLE OF LOKATIE BY PROVIN

LOKATIE(afgiftepunt vrlijst) PROVIN

Frequency Percent Row Pct Col Pct	PROVIN					Total
	Groninge n	Frieslan d	Drenthe	Overijss el	Gelderla nd	
Flevoland	4 0.64 1.26 57.14	4 0.64 1.26 28.57	6 0.96 1.89 20.00	41 6.53 12.89 39.05	124 19.75 38.99 89.86	318 50.64
NOPolder	3 0.48 0.97 42.86	10 1.59 3.23 71.43	24 3.82 7.74 80.00	64 10.19 20.65 60.95	14 2.23 4.52 10.14	310 49.36
Total	7 1.11	14 2.23	30 4.78	105 16.72	138 21.97	628 100.00

(Continued)

TABLE OF LOKATIE BY PROVIN

LOKATIE(afgiftepunt vrljst) PROVIN

Frequency Percent Row Pct Col Pct	Flevolan d	Utrecht	Noord-Ho lland	Zuid-Hol land	Total
Flevoland	123 19.59 38.68 42.71	5 0.80 1.57 50.00	7 1.11 2.20 29.17	4 0.64 1.26 33.33	318 50.64
NOPolder	165 26.27 53.23 57.29	5 0.80 1.61 50.00	17 2.71 5.48 70.83	8 1.27 2.58 66.67	310 49.36
Total	288 45.86	10 1.59	24 3.82	12 1.91	628 100.00

Frequency Missing = 2

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY PROVIN

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	8	117.776	0.000

Effective Sample Size = 628

Frequency Missing = 2

TABLE OF LOKATIE BY VANWIEA

LOKATIE(afgiftepunt vrljst) VANWIEA(is auto van uzelf?)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	auto van mij	prive le ase	auto vd zaak	leasea v d zaak	auto van ander	huurauto	Total
Flevoland	207 33.07 65.09 48.03	0 0.00 0.00 0.00	77 12.30 24.21 53.85	29 4.63 9.12 69.05	4 0.64 1.26 50.00	1 0.16 0.31 100.00	318 50.80
NOPolder	224 35.78 72.73 51.97	1 0.16 0.32 100.00	66 10.54 21.43 46.15	13 2.08 4.22 30.95	4 0.64 1.30 50.00	0 0.00 0.00 0.00	308 49.20
Total	431 68.85	1 0.16	143 22.84	42 6.71	8 1.28	1 0.16	626 100.00

Frequency Missing = 4

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY VANWIEA

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	5	9.455	0.092

Effective Sample Size = 626

Frequency Missing = 4

WARNING: 50% of the cells have expected counts less than 5. Chi-Square may not be a valid test.

TABLE OF LOKATIE BY VAAKCONT

LOKATIE(afgiftepunt vrlijst) VAAKCONT(hoevaak 3 mnd gecontroleerd?)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	geen con t gepass	1 cont g epasseer	2 cont g epasseer	vaker co gepasse	Total
Flevoland	231 37.32 73.33 54.74	38 6.14 12.06 48.10	25 4.04 7.94 50.00	21 3.39 6.67 30.88	315 50.89
NOPolder	191 30.86 62.83 45.26	41 6.62 13.49 51.90	25 4.04 8.22 50.00	47 7.59 15.46 69.12	304 49.11
Total	422 68.17	79 12.76	50 8.08	68 10.99	619 100.00

Frequency Missing = 11

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY VAAKCONT

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	3	13.655	0.003

Effective Sample Size = 619

Frequency Missing = 11

TABLE OF LOKATIE BY LEEFTIJD

LOKATIE(afgiftepunt vrlijst) LEEFTIJD

Frequency Percent Row Pct Col Pct	18-28 jr	29-40 jr	41-50 jr	51-99 jr	Total
Flevoland	52 8.29 16.30 52.00	83 13.24 26.02 52.20	78 12.44 24.45 48.45	106 16.91 33.23 51.21	319 50.88
NOPolder	48 7.66 15.58 48.00	76 12.12 24.68 47.80	83 13.24 26.95 51.55	101 16.11 32.79 48.79	308 49.12
Total	100 15.95	159 25.36	161 25.68	207 33.01	627 100.00

Frequency Missing = 3

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY LEEFTIJD

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	3	0.551	0.907

Effective Sample Size = 627
 Frequency Missing = 3

TABLE OF LOKATIE BY VAAKGIRO

LOKATIE(afgiftepunt vrljst)
 VAAKGIRO(hoevaak 3 mnd bekeurd?)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	VAAKGIRO(hoevaak 3 mnd bekeurd?)			Total
	0	1	2	
Flevoland	309 49.76 97.78 52.11	6 0.97 1.90 25.00	1 0.16 0.32 25.00	316 50.89
NOPolder	284 45.73 93.11 47.89	18 2.90 5.90 75.00	3 0.48 0.98 75.00	305 49.11
Total	593 95.49	24 3.86	4 0.64	621 100.00

Frequency Missing = 9

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY VAAKGIRO

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	2	7.862	0.020

Effective Sample Size = 621
 Frequency Missing = 9

WARNING: 33% of the cells have expected counts less than 5. Chi-Square may not be a valid test.

TABLE OF LOKATIE BY GEHOBEKU

LOKATIE(afgiftepunt vrljst)
 GEHOBEKU(van vrienden gehoord bekeurd?)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	GEHOBEKU(van vrienden gehoord bekeurd?)		Total
	ja	nee	
Flevoland	94 15.11 29.94 43.32	220 35.37 70.06 54.32	314 50.48
NOPolder	123 19.77 39.94 56.68	185 29.74 60.06 45.68	308 49.52
Total	217 34.89	405 65.11	622 100.00

Frequency Missing = 8

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY GEHOBEKU

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	1	6.843	0.009

Effective Sample Size = 622
 Frequency Missing = 8

TABLE OF LOKATIE BY KANSBEKU

LOKATIE(afgiftepunt vrlijst) KANSBEKU(kans bekeuring veranderd?)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	KANSBEKU(kans bekeuring veranderd?)			Total
	toegenomen	gelijk	kleiner	
Flevoland	95 16.93 33.22 45.67	172 30.66 60.14 53.25	19 3.39 6.64 63.33	286 50.98
NOPolder	113 20.14 41.09 54.33	151 26.92 54.91 46.75	11 1.96 4.00 36.67	275 49.02
Total	208 37.08	323 57.58	30 5.35	561 100.00

Frequency Missing = 69

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY KANSBEKU

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	2	4.843	0.089

Effective Sample Size = 561
 Frequency Missing = 69
 WARNING: 11% of the data are missing.

TABLE OF LOKATIE BY STRICLIM

LOKATIE(afgiftepunt vrlijst) STRICLIM(u houdt zich aan limiet als)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	STRICLIM(u houdt zich aan limiet als)						Total
	geen con- t	1 keer p- jaar	1 keer h- jaar	1 keer 3- mnd	1 keer m- nd	1 keer w- eek	
Flevoland	116 20.39 39.73 50.22	16 2.81 5.48 53.33	15 2.64 5.14 45.45	28 4.92 9.59 52.83	41 7.21 14.04 50.00	76 13.36 26.03 54.29	292 51.32
NOPolder	115 20.21 41.52 49.78	14 2.46 5.05 46.67	18 3.16 6.50 54.55	25 4.39 9.03 47.17	41 7.21 14.80 50.00	64 11.25 23.10 45.71	277 48.68
Total	231 40.60	30 5.27	33 5.80	53 9.31	82 14.41	140 24.60	569 100.00

Frequency Missing = 61

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY STRICLIM

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	5	1.214	0.944

Effective Sample Size = 569
 Frequency Missing = 61

TABLE OF LOKATIE BY RIJAUWEG

LOKATIE(afgiftepunt vrljst)
 RIJAUWEG(andere snelheid op autoweg?)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	sneller	zelfde s nelheid	langzame r	Total
Flevoland	1 0.17 0.32 16.67	288 47.68 93.20 50.79	20 3.31 6.47 64.52	309 51.16
NOPolder	5 0.83 1.69 83.33	279 46.19 94.58 49.21	11 1.82 3.73 35.48	295 48.84
Total	6 0.99	567 93.87	31 5.13	604 100.00

Frequency Missing = 26

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY RIJAUWEG

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	2	5.101	0.078

Effective Sample Size = 604
 Frequency Missing = 26
 WARNING: 33% of the cells have expected counts less than 5. Chi-Square may not be a valid test.

TABLE OF LOKATIE BY RIJPROV

LOKATIE(afgiftepunt vrljst)
 RIJPROV(andere snelheid op prov weg?)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	sneller	zelfde s nelheid	langzame r	Total
Flevoland	2 0.34 0.65 40.00	263 44.05 85.95 51.37	41 6.87 13.40 51.25	306 51.26
NOPolder	3 0.50 1.03 60.00	249 41.71 85.57 48.63	39 6.53 13.40 48.75	291 48.74
Total	5 0.84	512 85.76	80 13.40	597 100.00

Frequency Missing = 33

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY RIJPROV

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	2	0.256	0.880

Effective Sample Size = 597

Frequency Missing = 33

WARNING: 33% of the cells have expected counts less than 5. Chi-Square may not be a valid test.

TABLE OF LOKATIE BY RIJSTAD

LOKATIE(afgiftepunt vrlijst) RIJSTAD(andere snelheid in stad?)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	RIJSTAD			Total
	sneller	zelfde snelheid	langzamer	
Flevoland	1 0.17 0.33 33.33	249 42.06 82.45 49.60	52 8.78 17.22 59.77	302 51.01
NOPolder	2 0.34 0.69 66.67	253 42.74 87.24 50.40	35 5.91 12.07 40.23	290 48.99
Total	3 0.51	502 84.80	87 14.70	592 100.00

Frequency Missing = 38

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY RIJSTAD

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	2	3.445	0.179

Effective Sample Size = 592

Frequency Missing = 38

WARNING: 33% of the cells have expected counts less than 5. Chi-Square may not be a valid test.

TABLE OF LOKATIE BY LANGDUUR

LOKATIE(afgiftepunt vrlijst) LANGDUUR(na hoelang weer sneller?)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	LANGDUUR					Total
	niet sneller	binnen dgn sneller	binnen wkn sneller	binnen mnd sneller	binnen hjaar sneller	
Flevoland	265 42.81 84.39 51.06	16 2.58 5.10 53.33	17 2.75 5.41 45.95	12 1.94 3.82 48.00	4 0.65 1.27 50.00	314 50.73
NOPolder	254 41.03 83.28 48.94	14 2.26 4.59 46.67	20 3.23 6.56 54.05	13 2.10 4.26 52.00	4 0.65 1.31 50.00	305 49.27
Total	519 83.84	30 4.85	37 5.98	25 4.04	8 1.29	619 100.00

Frequency Missing = 11

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY LANGDUUR

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	4	0.519	0.972

Effective Sample Size = 619
 Frequency Missing = 11

TABLE OF LOKATIE BY NIETS

LOKATIE(afgiftepunt vrlijst)
 NIETS(niets vernomen over actie?)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	NIETS(niets vernomen over actie?)		Total
	nee	ja	
Flevoland	169 27.00 53.14 50.15	149 23.80 46.86 51.56	318 50.80
NOPolder	168 26.84 54.55 49.85	140 22.36 45.45 48.44	308 49.20
Total	337 53.83	289 46.17	626 100.00

Frequency Missing = 4

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY NIETS

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	1	0.124	0.725

Effective Sample Size = 626
 Frequency Missing = 4

TABLE OF LOKATIE BY ERACHTER

LOKATIE(afgiftepunt vrlijst)
 ERACHTER(ik achter aanpak1)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	ERACHTER(ik achter aanpak1)			Total
	mee eens	niet mee eens	geen mening	
Flevoland	237 40.79 80.07 51.63	36 6.20 12.16 52.17	23 3.96 7.77 43.40	296 50.95
NOPolder	222 38.21 77.89 48.37	33 5.68 11.58 47.83	30 5.16 10.53 56.60	285 49.05
Total	459 79.00	69 11.88	53 9.12	581 100.00

Frequency Missing = 49

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY ERACHTER

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	2	1.337	0.512

Effective Sample Size = 581

Frequency Missing = 49

TABLE OF LOKATIE BY BETERLIM

LOKATIE(afgiftepunt vrlijst)

BETERLIM(aanpak1 beter limiet)

Frequency				
Percent				
Row Pct				
Col Pct	mee eens	niet mee eens	geen mening	Total
Flevoland	221	41	22	284
	40.11	7.44	3.99	51.54
	77.82	14.44	7.75	
	51.88	51.25	48.89	
NOpolder	205	39	23	267
	37.21	7.08	4.17	48.46
	76.78	14.61	8.61	
	48.12	48.75	51.11	
Total	426	80	45	551
	77.31	14.52	8.17	100.00

Frequency Missing = 79

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY BETERLIM

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	2	0.149	0.928

Effective Sample Size = 551

Frequency Missing = 79

WARNING: 13% of the data are missing.

TABLE OF LOKATIE BY BETERVEI

LOKATIE(afgiftepunt vrlijst)

BETERVEI(aanpak1 beter veilig)

Frequency				
Percent				
Row Pct				
Col Pct	mee eens	niet mee eens	geen mening	Total
Flevoland	189	57	39	285
	34.36	10.36	7.09	51.82
	66.32	20.00	13.68	
	52.35	48.72	54.17	
NOpolder	172	60	33	265
	31.27	10.91	6.00	48.18
	64.91	22.64	12.45	
	47.65	51.28	45.83	
Total	361	117	72	550
	65.64	21.27	13.09	100.00

Frequency Missing = 80

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY BETERVEI

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	2	0.651	0.722

Effective Sample Size = 550
 Frequency Missing = 80
 WARNING: 13% of the data are missing.

TABLE OF LOKATIE BY INTESIEF

LOKATIE(afgiftepunt vrijlijst)
 INTESIEF(aanpak1 te intensief)

Frequency				Total
Percent				
Row Pct				
Col Pct	mee eens	niet mee eens	geen mening	
Flevoland	99	117	54	270
	18.64	22.03	10.17	50.85
	36.67	43.33	20.00	
	54.10	50.00	47.37	
NOPolder	84	117	60	261
	15.82	22.03	11.30	49.15
	32.18	44.83	22.99	
	45.90	50.00	52.63	
Total	183	234	114	531
	34.46	44.07	21.47	100.00

Frequency Missing = 99

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY INTESIEF

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	2	1.393	0.498

Effective Sample Size = 531
 Frequency Missing = 99
 WARNING: 16% of the data are missing.

TABLE OF LOKATIE BY ERACHT2

LOKATIE(afgiftepunt vrijlijst)
 ERACHT2(ik achter aanpak2)

Frequency				Total
Percent				
Row Pct				
Col Pct	mee eens	niet mee eens	geen mening	
Flevoland	120	136	27	283
	21.82	24.73	4.91	51.45
	42.40	48.06	9.54	
	52.17	52.71	43.55	
NOPolder	110	122	35	267
	20.00	22.18	6.36	48.55
	41.20	45.69	13.11	
	47.83	47.29	56.45	
Total	230	258	62	550
	41.82	46.91	11.27	100.00

Frequency Missing = 80

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY ERACHT2

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	2	1.763	0.414

Effective Sample Size = 550
 Frequency Missing = 80
 WARNING: 13% of the data are missing.

TABLE OF LOKATIE BY BETERLI2

LOKATIE(afgiftepunt vrlijst)
 BETERLI2(aanpak2 beter limiet)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	BETERLI2(aanpak2 beter limiet)			Total
	mee eens	niet mee eens	geen mening	
Flevoland	113 21.08 41.24 52.56	127 23.69 46.35 50.20	34 6.34 12.41 50.00	274 51.12
NOpolder	102 19.03 38.93 47.44	126 23.51 48.09 49.80	34 6.34 12.98 50.00	262 48.88
Total	215 40.11	253 47.20	68 12.69	536 100.00

Frequency Missing = 94

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY BETERLI2

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	2	0.298	0.861

Effective Sample Size = 536
 Frequency Missing = 94
 WARNING: 15% of the data are missing.

TABLE OF LOKATIE BY BETERVE2

LOKATIE(afgiftepunt vrlijst)
 BETERVE2(aanpak2 beter veilig)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	BETERVE2(aanpak2 beter veilig)			Total
	mee eens	niet mee eens	geen mening	
Flevoland	110 20.68 40.74 50.46	115 21.62 42.59 50.44	45 8.46 16.67 52.33	270 50.75
NOpolder	108 20.30 41.22 49.54	113 21.24 43.13 49.56	41 7.71 15.65 47.67	262 49.25
Total	218 40.98	228 42.86	86 16.17	532 100.00

Frequency Missing = 98

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY BETERVE2

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	2	0.102	0.950

Effective Sample Size = 532
 Frequency Missing = 98
 WARNING: 16% of the data are missing.

TABLE OF LOKATIE BY INTESIE2

LOKATIE(afgiftepunt vrijst)
 INTESIE2(aanpak2 te intensief)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	INTESIE2(aanpak2 te intensief)			Total
	mee eens	niet mee eens	geen mening	
Flevoland	52 10.06 19.85 46.85	144 27.85 54.96 52.55	66 12.77 25.19 50.00	262 50.68
NOPolder	59 11.41 23.14 53.15	130 25.15 50.98 47.45	66 12.77 25.88 50.00	255 49.32
Total	111 21.47	274 53.00	132 25.53	517 100.00

Frequency Missing = 113

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY INTESIE2

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	2	1.062	0.588

Effective Sample Size = 517
 Frequency Missing = 113
 WARNING: 18% of the data are missing.

TABLE OF LOKATIE BY COMMENT

LOKATIE(afgiftepunt vrijst)
 COMMENT(levert commentaar)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	COMMENT(levert commentaar)		Total
	nee	ja	
Flevoland	279 44.36 87.46 50.64	40 6.36 12.54 51.28	319 50.72
NOPolder	272 43.24 87.74 49.36	38 6.04 12.26 48.72	310 49.28
Total	551 87.60	78 12.40	629 100.00

Frequency Missing = 1

STATISTICS FOR TABLE OF LOKATIE BY COMMENT

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	1	0.011	0.915

Effective Sample Size = 629

Frequency Missing = 1

Variable	Label	N	Mean	Std Dev
LEEF TIJD		628	44.5573248	14.5714396
KILOMAUT	jaarlijks km met auto	627	36609.03	30081.92
KAUTWERK	km auto woonwerk	251	13055.62	12648.50
KAUTDIEN	km auto dienstreis	344	36422.09	32966.56
KAUTPRIV	km auto prive	506	10444.33	8321.74
KPROVAUT	km auto prov weg?	607	11624.74	12507.45
KILOMOT	jaarlijks km met motor	54	4702.78	5115.56
KMOTWERK	km motor werk	8	3218.75	2217.78
KMOTDIEN	km motor dienst	2	5000.00	0
KMOTPRIV	km motor prive	46	4336.96	4830.81
KPROVMOT	km motor prov weg?	33	1680.30	1531.64
HOEHARDA	hoe hard rijdt u op autoweg?	624	106.6858974	11.2897371
HOEHARDP	hoe hard rijdt u op prov weg?	625	91.0880000	10.3779661

Variable	Label	Minimum	Maximum
LEEF TIJD		18.0000000	86.0000000
KILOMAUT	jaarlijks km met auto	0	250000.00
KAUTWERK	km auto woonwerk	250.0000000	80000.00
KAUTDIEN	km auto dienstreis	500.0000000	250000.00
KAUTPRIV	km auto prive	500.0000000	140000.00
KPROVAUT	km auto prov weg?	0	100000.00
KILOMOT	jaarlijks km met motor	50.0000000	30000.00
KMOTWERK	km motor werk	250.0000000	6000.00
KMOTDIEN	km motor dienst	5000.00	5000.00
KMOTPRIV	km motor prive	250.0000000	24000.00
KPROVMOT	km motor prov weg?	200.0000000	6000.00
HOEHARDA	hoe hard rijdt u op autoweg?	80.0000000	140.0000000
HOEHARDP	hoe hard rijdt u op prov weg?	70.0000000	140.0000000

Variable	Label	N	Mean	Std Dev
LEEF TIJD		287	44.9756098	14.1385291
KILOMAUT	jaarlijks km met auto	287	29165.71	20847.44
KAUTWERK	km auto woonwerk	122	12236.15	10257.73
KAUTDIEN	km auto dienstreis	148	24855.41	22086.79
KAUTPRIV	km auto prive	237	10405.70	5588.60
KPROVAUT	km auto prov weg?	277	15761.59	12979.84
KILOMOT	jaarlijks km met motor	26	3765.38	3184.93
KMOTWERK	km motor werk	4	4250.00	1258.31
KMOTDIEN	km motor dienst	1	5000.00	.
KMOTPRIV	km motor prive	22	3352.27	2833.33
KPROVMOT	km motor prov weg?	23	1902.17	1570.65
HOEHARDA	hoe hard rijdt u op autoweg?	285	107.7929825	10.3097769
HOEHARDP	hoe hard rijdt u op prov weg?	287	92.4181185	10.1653851

Variable	Label	Minimum	Maximum
LEEF TIJD		19.0000000	86.0000000
KILOMAUT	jaarlijks km met auto	0	150000.00
KAUTWERK	km auto woonwerk	250.0000000	50000.00
KAUTDIEN	km auto dienstreis	500.0000000	135000.00
KAUTPRIV	km auto prive	1000.00	30000.00
KPROVAUT	km auto prov weg?	500.0000000	100000.00
KILOMOT	jaarlijks km met motor	50.0000000	10000.00

KMOTWERK	km motor werk	3000.00	6000.00
KMOTDIEN	km motor dienst	5000.00	5000.00
KMOTPRIV	km motor prive	250.0000000	10000.00
KPROVMOT	km motor prov weg?	200.0000000	6000.00
HOEHARDA	hoe hard rijdt u op autoweg?	80.0000000	140.0000000
HOEHARDP	hoe hard rijdt u op prov weg?	70.0000000	140.0000000

The SAS System

13:58 Friday, March 10, 1995 86

Variable	Label	N	Mean	Std Dev
LEEF TIJD		246	44.7113821	13.7440908
KILOMAUT	jaarlijks km met auto	247	30957.49	20589.86
KAUTWERK	km auto woonwerk	108	12740.74	10426.08
KAUTDIEN	km auto dienstreis	137	25521.90	22307.91
KAUTPRIV	km auto prive	210	10790.48	5581.40
KPROVAUT	km auto prov weg?	247	17368.42	12843.17
KILOMOT	jaarlijks km met motor	23	3843.48	3142.17
KMOTWERK	km motor werk	3	4333.33	1527.53
KMOTDIEN	km motor dienst	1	5000.00	.
KMOTPRIV	km motor prive	20	3437.50	2924.35
KPROVMOT	km motor prov weg?	20	1902.50	1447.55
HOEHARDA	hoe hard rijdt u op autoweg?	245	108.0367347	10.7784449
HOEHARDP	hoe hard rijdt u op prov weg?	246	92.9065041	10.4999222

Variable	Label	Minimum	Maximum
LEEF TIJD		19.0000000	83.0000000
KILOMAUT	jaarlijks km met auto	5000.00	150000.00
KAUTWERK	km auto woonwerk	500.0000000	50000.00
KAUTDIEN	km auto dienstreis	1000.00	135000.00
KAUTPRIV	km auto prive	1000.00	30000.00
KPROVAUT	km auto prov weg?	4500.00	100000.00
KILOMOT	jaarlijks km met motor	50.0000000	10000.00
KMOTWERK	km motor werk	3000.00	6000.00
KMOTDIEN	km motor dienst	5000.00	5000.00
KMOTPRIV	km motor prive	250.0000000	10000.00
KPROVMOT	km motor prov weg?	250.0000000	6000.00
HOEHARDA	hoe hard rijdt u op autoweg?	80.0000000	140.0000000
HOEHARDP	hoe hard rijdt u op prov weg?	70.0000000	140.0000000

The SAS System

13:58 Friday, March 10, 1995 87

Variable	Label	N	Mean	Std Dev
LEEF TIJD		225	45.9155556	14.8365192
KILOMAUT	jaarlijks km met auto	225	25858.04	18791.39
KAUTWERK	km auto woonwerk	95	11771.68	9321.31
KAUTDIEN	km auto dienstreis	93	21259.14	20742.30
KAUTPRIV	km auto prive	183	10774.04	5590.16
KPROVAUT	km auto prov weg?	217	14513.64	12695.69
KILOMOT	jaarlijks km met motor	17	4258.82	3275.25
KMOTWERK	km motor werk	4	4250.00	1258.31
KMOTDIEN	km motor dienst	1	5000.00	.
KMOTPRIV	km motor prive	13	3711.54	2805.96
KPROVMOT	km motor prov weg?	14	2392.86	1777.84
HOEHARDA	hoe hard rijdt u op autoweg?	223	107.0941704	9.7793270
HOEHARDP	hoe hard rijdt u op prov weg?	225	91.5644444	9.4058577

Variable	Label	Minimum	Maximum
LEEFTIJD		19.0000000	86.0000000
KILOMAUT	jaarlijks km met auto	0	120000.00
KAUTWERK	km auto woonwerk	250.0000000	50000.00
KAUTDIEN	km auto dienstreis	1000.00	120000.00
KAUTPRIV	km auto prive	1000.00	30000.00
KPROVAUT	km auto prov weg?	500.0000000	100000.00
KILOMOT	jaarlijks km met motor	50.0000000	10000.00
KMOTWERK	km motor werk	3000.00	6000.00
KMOTDIEN	km motor dienst	5000.00	5000.00
KMOTPRIV	km motor prive	250.0000000	10000.00
KPROVMOT	km motor prov weg?	500.0000000	6000.00
HOEHARDA	hoe hard rijdt u op autoweg?	80.0000000	140.0000000
HOEHARDP	hoe hard rijdt u op prov weg?	77.0000000	125.0000000

'Snelheid op provinciale wegen omlaag'

Politie Flevoland start met controles

ALMERE (GPD) - In de Noord-oostpolder, Oostelijk Flevoland en Zeewoide begint vandaag een snelheidscontrole-project van de politie Flevoland onder het motto 'Het moet wat minder'. Met radarccontroles op kenteken en staandehoudingen wordt vooral op de 80-kilometerwegen op snelheid gecontroleerd. Het doel is om het punt te vinden waar met zo min mogelijk mensen een zo goed mogelijk resultaat kan worden bereikt.

Uit onderzoek onder automobilisten is bekend geworden dat de snelheid van de Flevolandse automobilisten gemiddeld hoger is dan elders in Nederland. De pakkans wordt door dezelfde automobilisten lager ingeschat dan automobilisten uit de rest van het land. De snelheidscampagne moet ertoe leiden in het jaar 2000 de gemiddelde snelheid met vijf tot tien procent terug te brengen.

De campagne is opgezet in samenwerking met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Flevoland (ROVF), waarin onder andere overheid, het Openbaar Ministerie en een groot aantal maatschappelijke groeperingen zitting hebben. Het project is een onderdeel van de landelijke campagne van Veilig Verkeer Nederland 'Mag het iets minder?'. Het startschot van het Flevolandse deel werd gistermiddag gegeven bij het provinciehuis, waar een agent in burger-kloffie symbolisch op de bon werd gezet.

Ingehaald

„Er wordt in Flevoland absoluut idioot hard gereden”, vindt G. Horstmann, korpschef van de politie Flevoland. Officier van Justitie in Zwolle J. H. Schlüssel had zich op weg van Zwolle naar Lelystad strikt aan de maximum snelheid gehouden. Hij werd 53 keer ingehaald. Het harde rijden heeft in de provincie tot gevolg dat er vorig jaar veertig procent van de 3600 geregistreerde ongevallen werd veroorzaakt door te hard rijden. Daarbij vielen zevenhonderd gewonden en 25 doden. Gezien de bevolkingstoename van Flevoland verwacht het ROVF dat deze getallen in de loop der jaren groter worden als er geen actie wordt ondernomen.

De eerste manier waarop de politie toezicht gaat houden op de snelheid is het onopvallend controleren en het staande houden van bestuurders die te hard rijden. Bij de tweede manier worden hardrijders onopvallend op de foto gezet, waarbij een paar honderd meter voorbij de controlepost op een bord wordt vermeld dat de snelheid is gecontroleerd. Wie wordt betrapt op te hard rijden, wordt bekeurd.

Enquête

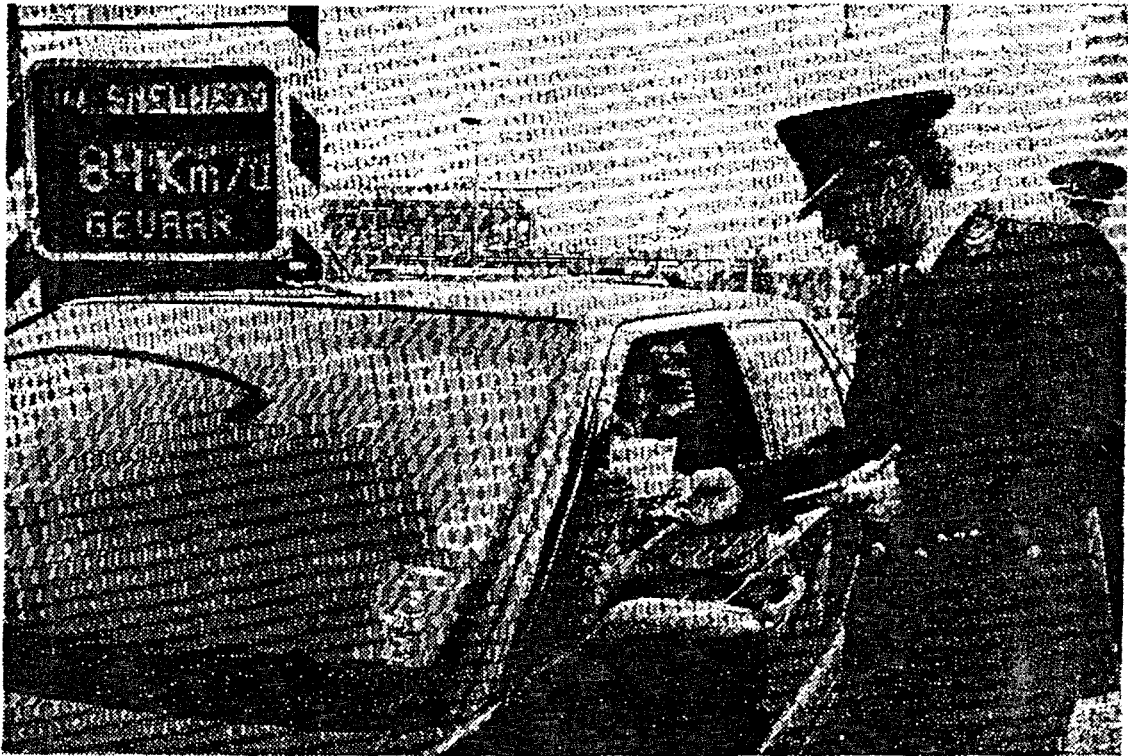
Het ROVF heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) ingeschakeld om de effecten van de campagne te bestuderen. Daarvoor worden snelheidsmetingen van voor de campagne vergeleken met metingen van voor de zomervakantie en in de herfst. Een enquête onder automobilisten moet uitwijzen of de actie effect heeft gehad op de rijstijl van de bestuurders.

Korpschef Horstmann was het eens met het gewicht dat wordt toegekend aan snelheidscontroles. Toch plaatste hij kanttekeningen bij de lange termijn-effecten. „De nu gekozen aanpak heeft één risico”, aldus Horstmann. „Voorzover dit een oplossing zal blijken, is zij niet per definitie duurzaam. Prioriteiten plegen in de tijd te verschuiven.” Horstmann pleitte daarom voor een structurelere aanpak van de controle, in plaats van het houden van enkele incidentele campagnes.

Ook zou het volgens hem kunnen voorkomen dat ander politiewerk in gevaar komt als veel politiemensen zich moeten bezighouden met het staande houden van hardrijders. Horstmann had daarom ook twijfel over de nadruk die door het Openbaar Ministerie, de ROVF, de SWOV en de provincie wordt gelegd bij staandehoudingen.

Dagblad van Almere, 19-05-94

Het moet minder in Flevoland



● Met het uitdelen van een bekeuring, werd de actie tot vermindering van de snelheid op de 80 km wegen begonnen. (Foto: Fotostudio Wierd)

LELYSTAD — Door het uitdelen van een 'bekeuring' aan een chauffeur die de maximum snelheid overtrad, is het startsein gegeven voor een intensieve periode van snelheidscontrole op de doorgaande 80 km wegen. Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Flevoland, de provincie, de politie en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid werken hierbij nauw samen.

Aanleiding tot de intensieve con-

Artikel Flevopost, 25-05-94

troles is het feit dat Flevoland in Nederland voorop loopt met het aantal ongevallen op 80 km wegen. Voor een groot deel zijn die ongelukken terug te dringen door verlaging van de gemiddeld gereden snelheid. Uit Statistieken blijkt dat circa 35% van de ongevallen en circa 40% van de slachtoffers te wijten is aan een te hoge rijsnelheid.

De controles zullen grofweg in twee soorten te onderscheiden zijn: met staandehouding en met bekeuren op kenteken. In het laatste geval krijgt men na verloop van tijd een acceptgiro met het te betalen bedrag thuisgestuurd. In het eerste geval wordt men na de overtreding staande gehouden, wordt meegedeeld wat de overtreding was en wat dat gaat kosten, en krijgt men voorlichting over de gevaren van te hard rijden. De verhouding in beide manieren van controleren zal ongeveer 1:1 zijn. Controles met camera's zullen voornamelijk in district Noord (Noordoostpolder en Urk) worden uitgevoerd. In district Midden wil men zoveel mogelijk met staandehouding te werk gaan.

De controles zullen zo effectief mogelijk worden uitgevoerd, dat betekent regelmatige verplaatsing en controle op de drukste stukken en wegen. De eerste controles, die donderdag jl werden gehouden, leverden schrikbarende resultaten op. Er werden snelheden tot rond de 130 kilometer per uur gereden. Nog even de kosten op een rijtje: tot 14 km te hard kost vijftig gulden, tot 20 km te hard honderd, tot 25 km te hard 150, tot 30 km te hard tweehonderd en daarboven is schikking veelal niet mogelijk en kan men een oproep van de Officier van Justitie verwachten om naar de rechtbank te komen. De bedragen die daar worden 'toegekend' zullen aanzienlijk hoger zijn.

Om ook op de lange duur de snelheid terug te dringen, zal naast controles gezocht worden naar structurele oplossingen, bijvoorbeeld middels de infrastructuur. Uitgangspunt van de controles is niet het spekken van de staatskas van Wim Kok, maar het terugdringen van het aantal ongevallen en verkeersonveilige situaties.

