

Evaluatie snelheidscampagne op 80- en 100 km/uur-wegen in Overijssel

Rapportage over fase 0, 1 en 2

R-95-36

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

Leidschendam, 1994

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-95-36
Titel: Evaluatie snelheidscampagnes op 80- en 100 km/uur-wegen in Overijssel
Ondertitel: Rapportage over fase 0, 1 en 2
Auteur(s): Ir. Oei Hway-liem & dr. Ch. Goldenbeld
Onderzoeksmanager: Mr. P. Wesemann
Projectnummer SWOV: 51.318
Opdrachtgever: Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland

Trefwoord(en): enforcement (law), speed, motorway, speed limit, evaluation (assessment), surveillance, police, publicity, interview, Netherlands.
Projectinhoud: Verslag van het project 'Snelheidsbeheersing in een netwerk' in Overijssel, waarbij uitsluitend op kenteken werd gevaloriseerd. De SWOV formuleerde de opzet voor de campagne en het evaluatie-onderzoek en begeleidde de campagne.

Aantal pagina's: 65
Prijs: f 25,-
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



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

Samenvatting

In 1994 is in Overijssel een snelheidsactie gehouden op 80- en 100 km/uur wegvakken. De actie werd gedurende twee periodes van elk ongeveer drie maanden gehouden. In fase 1 werd op 32 wegvakken (vier politiedistricten) gecontroleerd op de snelheid van auto's en motoren gecontroleerd en in fase 2 op 39 wegvakken (vijf districten).

Toezicht op naleving van de snelheidslimiet werd uitsluitend op kenteken - met radar en camera - verricht, vanuit een langs de weg geparkeerde onopvallende auto. Na de controle werd voorbij de controleplaats een bord geplaatst met de tekst 'Uw snelheid is gecontroleerd. Politie'.

Ter verhoging van de attentie van de automobilisten werd periodiek een snelheidsbord toegepast, waarop passerende automobilisten de gereden snelheid konden aflezen.

Voor de start van de actie en ook tijdens de actie werd voorlichting gegeven via de regionale media.

De rijnsnelheid werd geëvalueerd door metingen uit te voeren vóór de start van de actie en gedurende fase 1 en fase 2.

Een enquête onder automobilisten werd gehouden, onder meer om de grootte van het draagvlak van deze vorm van controle na te gaan.

De politie heeft rapport uitgebracht aangaande haar ervaringen met deze vorm van controle.

Gemiddeld is ieder wegvak in fase 1 om de zes werkdagen gedurende 1,5 uur gecontroleerd geweest. In fase 2 was dit om de zeven dagen.

Het snelheidsniveau is in fase 1 vrij sterk afgenomen, om in fase 2 echter weer toe te nemen. Op de autoweg is het percentage voertuigen dat sneller dan de limiet rijdt van 27 naar 22 en 19% afgenomen. Op wegen gesloten voor langzaam verkeer is de verandering geweest van 59% naar 49% en 58% en voor wegen gesloten voor (brom)fietsers van 56% naar 48% en 53%. Op wegen open voor alle verkeer is de verandering geweest van 47% naar 28% en 32%.

De enquête-resultaten gaven te zien dat deze vorm van snelheidscontrole door een grote meerderheid van de automobilisten werd geaccepteerd.

De landelijke reorganisatie van de politie vormde een handicap bij een goede uitvoering van de actie: verandering van communicatielijnen en procedures vormden aanvankelijk een probleem.

Slechts in één district was het aanvankelijk een probleem om aan voldoende opgeleide radar-waarnemers te komen; waarnemers moesten speciaal opgeleid worden. Van de afgesproken politie-inzet werd in fase 1 gemiddeld 84% en in fase 2 gemiddeld 49% gerealiseerd. De gemiddelde inzet over de twee fases samen bedroeg 65%.

Om de taakstelling met betrekking tot het speerpunt 'Snelheid' voor het jaar 2000 te kunnen realiseren, wordt aanbevolen om verkeerstoezicht, in het bijzonder toezicht op snelheid, hogere prioriteit te verlenen en meer menskracht in te zetten.

Summary

A speed enforcement campaign was conducted on a 2-lane provincial road network in the province of Overijssel in 1994. The speed limit on the greater part of the network is 80 km/h, the other part having a limit of 100 km/h. The campaign was conducted during two periods of around three months each, before and after the summer holidays. The number of roads selected was 32 in phase 1 - joined by four police districts - and 39 in phase 2, joined by five districts.

The enforcement was done using radar and camera from an unmarked car parked along side the road. Down-stream of the radar car a portable sign reading 'Your speed has been enforced. Police' (translated in English) is placed. For the purpose of enhancing the attentiveness of drivers a portable speed sign showing the speed of passing cars is periodically applied.

Before the start and also during the campaign information regarding the campaign and the results of the police control is given in regional media. Each road section is enforced on average every six workdays in phase 1 during 1,5 hours per day and every seven working days in phase 2.

A survey was conducted to ascertain the bearing of this type of enforcement among car drivers.

The police made an evaluation report regarding their experience with the campaign and the problems encountered.

The speed level was reduced considerably in phase 1, to increase again on most road types in phase 2. On roads having a speed limit of 100 km/h the percentage of speeders went from 27% to 22% and 19%. On roads closed for slow vehicle types this percentage was lowered from 59% to 49% to increase again to 58%, and on roads with a separate bicycle track these percentages are 56% to 48% and 53%. Roads open for all vehicle types show the following percentages: 47% to 28% and 32%.

The survey showed that this type of speed enforcement was accepted by a great majority of the car drivers.

The national reorganisation of the police force was a handicap for the campaign, as traffic enforcement getting low priority, in one district specialised and experienced radar operators was lacking, so special training was needed. The planned police manpower for the campaign could partly be realised: 85% in phase 1 and 49% in phase 2, the average for both phases is 65%.

For realisation of the national objectives regarding speed and safety higher priority should be given to speed enforcement.

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	7
1.1.	Doel en motivering van het gehele onderzoek	8
1.2.	Opzet van het gehele onderzoek	9
2.	<i>Opzet en uitvoering van de campagne in Overijssel</i>	10
2.1.	Organisatie	10
2.2.	Opzet van de campagne	10
2.3.	Uitvoering van de campagne	11
2.3.1.	Selectie wegen (fase 0)	11
2.3.2.	Voorlichting fase 1	12
2.3.3.	Politie-inzet fase 1	13
2.3.4.	Politie-inzet fase 2	14
2.3.5.	Aantal gecontroleerde/gefotografeerde voertuigen fase 1 en 2	15
3.	<i>Opzet en uitvoering van het onderzoek</i>	17
3.1.	Snelheidsmeting in fase 0, 1 en 2	17
3.2.	Voorlichting	19
3.3.	Enquête onder automobilisten	19
3.4.	Politie-ervaringen	20
3.5.	Ongevallenevaluatie	21
4.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	22
4.1.	Conclusies	22
4.2.	Aanbevelingen	23
5.	<i>Literatuur</i>	24

Voorwoord

Naar aanleiding van een concept van de SWOV over een nieuwe aanpak van de handhaving van de rijsnelheid in een provinciaal netwerk, is door de politie in samenwerking met het Openbaar Ministerie een project 'Snelheidsbeheersing in een netwerk' in Overijssel voorbereid en in 1994 uitgevoerd. Hierbij werd uitsluitend op kenteken geverbaliseerd,.

Rijkswaterstaat Oost-Nederland heeft aan de SWOV opdracht verleend om een opzet voor de campagne en voor het evaluatieonderzoek te formuleren. Tevens werd gevraagd om in samenwerking met de werkgroep 'Gericht Verkeers-toezicht op Snelheid' de campagne te begeleiden en het onderzoek uit te voeren.

Bij de snelheidscampagne en het onderzoek zijn vele actoren betrokken. Deze actoren zijn alle vertegenwoordigd in eerder genoemde werkgroep, die deel uitmaakt van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel ROVO.

In de werkgroep hadden de volgende personen zitting:

- mw. C. Wielinga, voorzitter werkgroep, VVN
- ing. S. Tjepkema, secretaris, ROVO
- ing. W. Lucassen, Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland
- ing. W. van Beek & W. Reuvekamp, provincie Overijssel
- K. Dix, DDO regiopolitie Twente
- H. Hogenkamp, politie-district Vechtdal
- S. van der Laan, district Salland
- A. Sanderink, district NO-Twente
- C. Braamse, district NW-Twente
- G. Haandrikman, district IJsseldelta
- K. Winters, district KOVO
- mr. J.H. Schüssel, Openbaar Ministerie Zwolle
- J. Vette, Openbaar Ministerie Almelo
- ir. Oei Hway-liem, SWOV

1. Inleiding

In het *Meerjarenplan Verkeersveiligheid* (1989-1993) is ten aanzien van het speerpunt 'Snelheid' voor het jaar 2000 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. Dit zou een reductie van het aantal doden en gewonden betekenen met minimaal 150 respectievelijk 2.000. De taakstelling is in 1993 aangescherpt: in het jaar 2000 zal het percentage overtreders maximaal 10% mogen zijn.

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

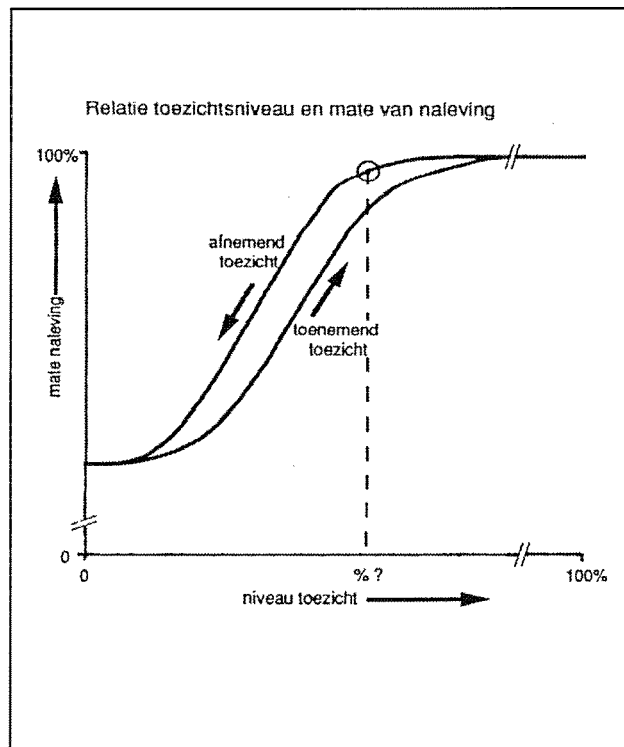
In Overijssel rijdt tussen de 47 en 60% van de auto's op 80 km/uur-wegen sneller dan de limiet. Op autowegen is dit percentage circa 27%. Gerelateerd aan de bovengenoemde taakstelling zijn dit hoge overschrijdingspercentages. Uit diverse empirische onderzoeken in het buitenland (onder meer Nilsson, 1981; Salusjärvi, 1987) blijkt dat een reductie in snelheid een onevenredig grote reductie in ongevallen tot gevolg heeft. Indien op de Overijsselse 80 km/uur-wegen de bovengenoemde taakstelling bereikt wordt, mag een flinke reductie in ongevallen worden verwacht. Op basis van buitenlandse bevindingen kan een voorzichtige verwachting worden uitgesproken van een reductie met als bovengrens circa 20%.

Beheersing van de rijnsnelheid zal tot gevolg hebben dat ongevallen van uiteenlopende aard voorkomen worden. Van bijna ieder ongeval kan immers gesteld worden dat snelheid een oorzakelijke- of een bijdragende factor is geweest.

Beheersing van de rijnsnelheid door toepassing van duurzaam-veilige principes in ontwerp en uitvoering van de wegen, zal over het algemeen niet op korte termijn kunnen worden gerealiseerd. Vooral nog zal daarom een beroep gedaan moeten worden op politietoezicht. Tot nu toe is de beschikbare capaciteit van de politie voor toezicht op de rijnsnelheid niet groot genoeg om tot een duurzaam effect te leiden.

De tot voor kort gebruikelijke werkwijze omvat intensieve controle op snelheid met voorlichting 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 resultaat van zo'n aanpak is dat gedurende de campagne de snelheid aanmerkelijk wordt teruggebracht, om daarna echter snel terug te keren naar het oude niveau.

Het is vrij evident dat een zeer hoog niveau van toezicht een grote mate van naleving tot gevolg 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. Uit de resultaten van het onderzoek kan worden afgeleid hoe ver we van de taakstelling verwijderd zijn.



Afbeelding 1. *Relatie tussen mate van toezicht en mate van naleving*

1.1. Doel en motivering van het gehele onderzoek

Ten opzichte van de gebruikelijke werkwijze, zijn in het onderzochte project de volgende facetten nieuw:

- toezicht voor 100% op kenteken;
- feedback-informatie stroomafwaarts vanaf controlepunt;
- andere voorlichting;
- nieuwe enquête-vragen.

Gestreefd wordt naar controle die qua locatie en tijdstip voor de weggebruiker onvoorspelbaar is. Op die manier kan niet alleen de objectieve, maar ook de subjectieve pakkans worden vergroot. Door toezicht voor 100% 'op kenteken' te laten plaatsvinden, kan bij de gebruikelijke inzet een hoge controlefrequentie worden verkregen en dus mogelijk een duurzaam effect op de naleving van de limieten worden gerealiseerd. Het gevolg van een blijvende snelheidsafname zal naar verwachting een flinke reductie in ongevallen geven.

Beheersing van de rijnsnelheid kan lokaal, op een verbinding of in een netwerk worden verricht. Met de eerste twee benaderingen is reeds ervaring opgedaan, met positief resultaat (Oei, 1988; Oei et al., 1995a). Het onderhavige project behelst een aanpak in een netwerk.

Het onderzoek beoogt het effect te bepalen dat 'toezicht nieuwe stijl' op de rijnsnelheid heeft, wanneer de gebruikelijke hoeveelheid politie-mankracht wordt ingezet. Er wordt nagegaan in hoeverre een blijvende effectieve beheersing van de rijnsnelheid, dat wil zeggen vermindering van het percentage overtreders van de geldende limieten, praktisch realiseerbaar is. De primaire doelgroep is de automobilist die structureel te snel rijdt.

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

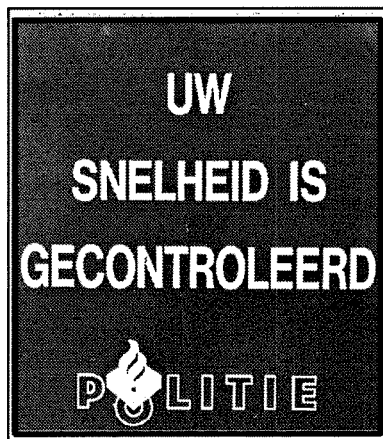
1.2. Opzet van het gehele onderzoek

De wegtypen die in het onderzoek worden betrokken zijn autowegen en wegen met een limiet van 80 km/uur onder beheer van provincie of regionale directie. De wegen worden onderscheiden naar aantal rijbanen en rijstroken en de toegelaten voertuigsoorten.

Door de provincie zijn op basis van snelheids- en ongevalgegevens de wegen geordend naar prioriteit. Op basis hiervan wordt in nauw overleg met politie en justitie, een specifieke opzet voor de handhaving vastgesteld. De opzet is om in Overijssel, Friesland en Flevoland (Noordoostpolder) op een deel van het wegennet buiten de bebouwde kom verschillende toezichtsniveaus te beproeven en daarbij het effect op de gereden snelheid te bepalen. Voorts wordt in Flevoland, in politiedistrict Midden, alleen gecontroleerd met staandhouding.

In iedere provincie wordt de aanpak in twee fasen uitgevoerd: in fase 1, twee tot drie maanden vóór de zomervakantie, wordt uitgegaan van de gebruikelijke inzet. Na de zomervakantie begint fase 2, gedurende circa drie maanden, waarin wordt overgegaan op een aangepaste inzet, die mede afhankelijk is van het verkregen effect in fase 1.

De subjectieve pakkans wordt versterkt door middel van feedback aan alle passerende weggebruikers dat zij op snelheid zijn gecontroleerd, in de vorm van een opklapbaar bord met de tekst 'Uw snelheid is gecontroleerd. Politie' (Afbeelding 2).



Afbeelding 2. Feedback-bord

Verder wordt, gescheiden van de controles, periodiek door middel van een bord de rij-snelheid van passerende voertuigen getoond, om bestuurders attent te maken op hun rijnsnelheid.

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

Om een laag snelheidsniveau bij de start te verkrijgen, worden de controles voorafgegaan door indringende voorlichting. 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. Ook

worden 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.

Aangezien een deel van het verkeer in Overijssel van buiten de provincie afkomstig is, zal de voorlichting ook in landelijke media dienen te worden gegeven.

2. Opzet en uitvoering van de campagne in Overijssel

2.1. Organisatie

Bij de snelheidscampagne en het evaluatieonderzoek zijn vele actoren betrokken. Zij zijn allen vertegenwoordigd in de projectgroep *Snelheid* van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel ROVO (zie *Voorwoord*).

2.2. Opzet van de campagne

De wegen in de provincie worden onderscheiden naar aantal rijbanen en rijstroken en toegelaten voertuigsoorten. De snelheidscampagne is opgebouwd uit 3 fasen:

Fase 0

Dit is de vóórfase, waarin voorbereidingen worden getroffen voor de campagne. Dit houdt in:

- selectie van de te controleren wegen op basis van een ongunstig ongeval- en snelheidsbeeld;
- opzetten en organisatie van voorlichting;
- opzetten van organisatie van toe te passen snelheidsdisplay en toezichtsprogramma.

Fase 1

Bij de start van de campagne werd voorlichting gegeven op een persconferentie. Het doel hiervan is het bijbrengen van kennis bij weggebruikers over de gevaren van te hoge snelheid en het waarschuwen voor de strenge en intensieve controle en de toegepaste werkwijze.

Periodiek werd via de regionale media informatie gegeven over het aantal uitgereikte verbalen en dergelijke.

De snelheidscontroles werden uitsluitend op kenteken verricht. Vanuit een onopvallend opgesteld voertuig langs de weg, werd met radar en camera gecontroleerd. Een paar honderd meter voorbij de controlelocatie werd een bord geplaatst met de tekst 'Uw snelheid is gecontroleerd. Politie' (*Afbeelding 2*). Alle passerende weggebruikers krijgen op deze wijze informatie over het feit dat controle heeft plaatsgevonden. Hierdoor wordt de subjectieve pakkans verhoogd.

Men kan dit vergelijken met het effect van de waarneming van een staandegehouden automobilis door passerende bestuurders.

Het toezicht werd zoveel mogelijk in tijd en plaats gespreid, waardoor dit voor de weggebruiker niet voorspelbaar was. Er werden twee radarauto's ingezet.

Incidenteel werd op één verbinding op twee locaties tegelijkertijd gecontroleerd. Als bestuurders na de eerste controlelocatie een waarschuwing hebben gekregen en vervolgens weer te snel rijden op de tweede lokatie, is er sprake van een nieuwe overtreding.

Vanwege de reorganisatie van de politie, is de inzet voor handhaving in het verkeer en op snelheid een stuk minder geworden dan in het verleden. In de periode voorafgaand aan deze campagne is niet noemenswaardig gecontroleerd. In nauw overleg met alle districten hebben vijf districten - Salland, NW-Twente, NO-Twente, Vechtdal en IJsseldelta - capaciteit gereserveerd voor deelname aan het project, voor respectievelijk 150, 175, 175, 180 en 300 uur bruto (inclusief opstellen radar, lunch en verplaatsen tussen controle-locaties)

voor elk van de fases 1 en 2. Het aantal netto uren is circa 2/3 tot 3/5 van het aantal bruto uren; gerekend wordt met een factor 0,63.

In nauw overleg met politie en Justitie is een specifieke opzet voor de handhaving vastgesteld.

De grens waarbij voertuigen gefotografeerd worden is +11 km/uur boven de limiet. Controle wordt alleen op werkdagen in de periode 7.00-19.00 uur verricht. Per wegvak wordt gedurende circa 1,5 tot 2 uur aaneengesloten gecontroleerd. Per dag kan op vier tot vijf wegvakken controle worden uitgeoefend. De verrichte controles worden in een logboek geregistreerd. Gedurende de zomer wordt minder gecontroleerd.

Ter versterking van de campagne wordt een snelheidsdisplay toegepast waarop de rijsnelheid van een passerend voertuig wordt weergegeven. Dit bord wordt aangestuurd door radar. Bestuurders die ongemerkt de limiet overschrijden worden hiermee geattendeerd op hun rijsnelheid. De inzet van radargun en display wordt door VVN verzorgd. Gepland is om in fase 1 op iedere locatie drie maal gedurende 1 tot 1,5 uur te staan met de radargun. Er wordt voor gezorgd dat dit systeem niet gelijktijdig op eenzelfde wegvak met politie-toezicht wordt ingezet.

Als onderdeel van de voorlichting worden door promotieteams van VVN brochures uitgereikt aan automobilisten bij wegrestaurants, benzinstations en bedrijven, zoals grote kantoren, industrieën.

Fase 2

De opzet van de campagne in fase 2 is in grote lijn gelijk met die in fase 1, met dien verstande dat zonodig aanpassing op onderdelen kan plaatsvinden, afhankelijk van de resultaten van fase 1.

2.3. Uitvoering van de campagne

De voorbereidingen van de campagne zijn reeds in een vroeg stadium gestart: in de laatste maanden van 1993. De campagne zelf is gestart op 22 april 1994 met een persconferentie.

De snelheidscontroles zijn in fase 1 uitgevoerd in de periode van 25 april tot en met 15 juli 1994. In de zomer zijn weinig snelheidscontroles verricht. Fase 2 is gestart op 12 september en liep tot 3 december 1994.

2.3.1. Selectie wegen (fase 0)

Als selectie criterium is gehanteerd de grootte in potentiële reductie in ongevallen bij het bereiken van de (oude) taakstelling, dat wil zeggen maximaal 15% overtreders van de limiet. Om deze reductie te kunnen berekenen is de empirisch afgeleide formule van Nilsson (1981) gebruikt. Het gaat hierbij niet zozeer om de absolute waarde van de uitkomst van de berekening, maar om een ordening van wegvakken te verkrijgen die in aanmerking komen voor de snelheids campagne. Hoe hoger een wegvak scoort hoe eerder die in aanmerking komt voor deze campagne. Wegvakken met een lage uitkomst worden op deze wijze buiten beschouwing gelaten.

Op deze wijze heeft de provincie op basis van snelheids- en ongevallen-gegevens van wegvakken een selectie gemaakt van wegvakken die in aanmerking komen voor politietoezicht. In overleg met de politiedistricten is besloten dat vier districten deel zullen uitmaken van de campagne (samen 25 wegvakken);

- Salland;
- Vechtdal;
- NW-Twente;
- NO-Twente.

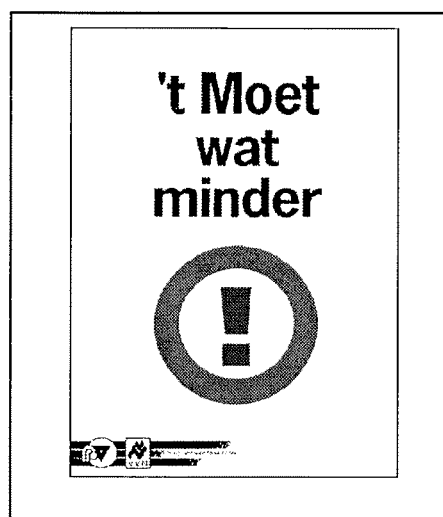
Later zijn er nog twee districten aan toegevoegd: IJsseldelta en in fase 2 KOVO.

In fase 1 zijn 32 wegvakken geselecteerd. Deze wegvakken zijn ruimtelijk goed gespreid over de provincie en vormen een netwerk.

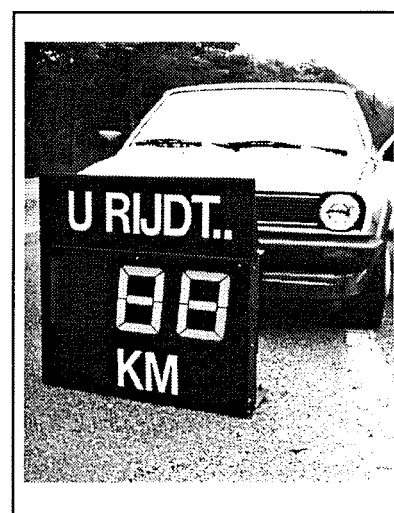
District	Wegvakken	
	aantal	lengte (km)
Salland	5	41
Vechtdal	6	43
NW-Twente	7	42
NO-Twente	7	60
IJsseldelta	7	37
KOVO	7	51
Totaal	39	274

Tabel 2.1. Aantal en lengte wegvakken naar district

2.3.2. Voorlichting fase 1



Afbeelding 3. Mottobord van VVN



Afbeelding 4. Snelheidsdisplay

De persconferentie werd voorbereid door ROVO. In de voorlichting werd als motto "t Moet wat minder" gehanteerd (Afbeelding 3). Dit motto is bewust strenger geformuleerd dan dat van de landelijke VVN campagne "Mag 't wat minder?" die ook op 22 april werd gelanceerd. Door ROVO is een persbericht verzonden aan landelijke en regionale media.

Tijdens de persconferentie werden presentaties gegeven door de voorzitter van de projectgroep en vertegenwoordigers van de SWOV, het Openbaar Ministerie en de politie, gevolgd door een demonstratie van de gebruikte apparatuur. Regionale dagbladen, regionale tv en radio waren aanwezig op deze bijeenkomst.

In de regionale bladen en op de regionale/lokale tv en radio is vrij veel aandacht besteed aan de start van de campagne. In de landelijke media werd (nagenoeg) geen aandacht geschonken aan de Overijsselse campagne.

Voorlichting aan het uitvoerende radarpersoneel werd in ieder district door de politie zelf verzorgd.

De radargun en het snelheidsdisplay (*Afbeelding 4*) zijn twintig dagen, gedurende circa 1 tot 1,5 uur per dag ingezet geweest. Periodiek zijn berichten in de regionale kranten over de campagne verschenen. In de maand juli is in de kranten bericht over de positieve resultaten van de eerste fase van de campagne. Ook wordt regelmatig via de regionale radio vermeld dat op die betreffende dag snelheidscontroles worden gehouden op het Overijsselse wegennet, met vermelding van één specifiek wegvak.

2.3.3. Politie-inzet fase 1

In fase 1 en 2 (24 weken) waren voor de vier districten oorspronkelijk in totaal 1.360 bruto-controle-uren gepland. Later sloot IJsseldelta zich aan bij de campagne waarvoor 600 bruto-uren beschikbaar zijn gesteld, in totaal 1.960 uur. Bij een verhouding netto/bruto van 0,63 is het netto aantal uren voor de vier districten circa 860 en voor IJsseldelta 380 uur, totaal circa 1.240 uur. Voor fase 1 is de geplande inzet de helft hiervan.

Per wegvak is gepland om gedurende 1,5 uur te controleren. Bij controles die twee uur duren, wordt de controle-frequentie per wegvak kleiner.

Het bord 'Uw snelheid is gemeten. Politie' werd stroomafwaarts van de controlelocatie geplaatst. Dit is naar schatting in 50% van de controles toegepast geweest. In *Tabel 2.2* wordt een overzicht gegeven van de geplande inzet voor fase 1, onderscheiden naar district (berekeningen zijn afgerond).

Fase 1: Plan 60 dg controle-uren	Gepland		Controle		
	brut	net	uren/wegvak	freq./wegvak	controle om .. dgn
Salland	150	95	19	12	5
Vechtdal	180	114	19	12	5
N-W Twente	175	111	16	11	5
N-O Twente	175	111	16	11	5
IJsseldelta	300	190	27	18	3
KOVO	-	-	-	-	-
Totaal	980	621	19	13	5

Tabel 2.2 Geplande controles in fase 1 naar district

Volgens de planning zou gemiddeld per wegvak in de twaalf weken van fase 1 dertien keer snelheidstoezicht gedurende 1,5 uur per keer gehouden worden.

Tabel 2.3. geeft voor fase 1 het aantal uitgevoerde controles en netto controle-uren, controle-uren per wegvak en het gemiddelde aantal dagen tussen twee controles in (afgerond). We zien hieruit dat de districten Salland en Vechtdal laag en IJsseldelta heel hoog scoren qua aantal netto controle-uren.

In fase 1 is 84% van de geplande netto controle-uren gerealiseerd. Oorzaken voor verschillen in politie-inzet zijn ziekte, cursus, verlof en opleiding tot radarcontroleur (één district).

Fase 1: Uitgevoerd	Aantal contr.	Bruto uren	Netto uren	Ctr.u /wgv	Ctr.om ..wdg
Salland	38	131	57	11	8
Vechtdal	47		70,5	12	8
NW-Twente	71		106,5	15	6
NO-Twente	68		100	14	6
IJsseldelta	162	300	190	27	3
KOVO	-	-	-	-	-
Totaal	386		524	16,4	6

Tabel 2.3. *Uitgevoerde controles in fase 1*

2.3.4. Politie-inzet fase 2

De inzet voor fase 2 werd door praktische overwegingen bepaald, met name de capaciteit van de politie. In *Tabel 2.4.* wordt weergegeven het totaal aantal geplande controle-uren voor de vijf districten en voor elk wegvak en de controlefrequentie per wegvak.

Fase 2: Plan 60dg Controle-uren	Contr. plan bruto netto		Contr.u/ wegvak	Controle freq/wvk	Controle om..wdgn
Salland	150	95	19u	12 x 1,5u	5
Vechtdal	180	114	19u	12 x 1,5u	5
NW-Twente	175	111	16u	10 x 1,5u	6
NO-Twente	175	111	16u	10 x 1,5u	6
IJsseldelta	250	158	23u	15 x 1,5u	4
KOVO	250	158	23u	15 x 1,5u	4
Totaal	1180	747	19u	13 x 1,5u	5

Tabel 2.4. *Opgegeven eerste globale schattingen van te plannen controles in fase 2 naar district*

Deze schattingen zijn in een later stadium aangepast.

Tabel 2.5. geeft de geplande en gerealiseerde controles in fase 2 weer.

Fase 2 definitief	Gepland		Uitgevoerd		Ctr.uur/ wegvak	Contr.om .. werkdg
	bruto	netto	bruto	netto		
Salland	197	192?	156	55,5	11	8
Vechtdal	180	114	180	92,5	15	6
NW-Twente			126	82	12	8
NO-Twente				126	18	5
IJsseldelta	160	90	144	76	11	8
KOVO	160	90	144	72	10	9
Totaal				364	13	7

Tabel 2.5. Geplande en netto uitgevoerde controles

Salland scoort ook hier laag, gevolgd door KOVO, IJsseldelta en NW-Twente, NO-Twente scoort het hoogst. Van de geplande netto-inzet is slechts 49% gerealiseerd. Voor fase 1 en 2 samen is 65% van de geplande netto-inzet gerealiseerd.

2.3.5. Aantal gecontroleerde/gefotografeerde voertuigen fase 1 en 2

Het aantal auto's dat in de districten op snelheid gecontroleerd is in fase 1 en 2 en het aantal daarbij gemaakte foto's wordt in *Tabel 2.6.* weergegeven.

District	Gecontroleerd		Gefotografeerd			
	fase 1	fase 2	fase 1	fase 2	f ase 1 %	f ase 2 %
Salland	9.303	13.466	1.054	1.159	11,3	8,6
Vechtdal	22.250	23.332	1.664	2.089	7,5	9,0
(HH:4/10)	25.702	-	2.106		8,2	
NO-Twente	15.855	29.008	1.181	2.010	7,4	6,9
NW-Twente	22.216	22.227	1.808	1.662	8,1	7,5
IJsseldelta	52.983	28.101	4.738	2.259	8,9	8,0
Kovo	-	19.240		2.400		12,5
Totaal	122.607	135.374	10.445	11.579	8,5	8,6
Excl.kovo in fase 2		116.134		9.179		7,9
Bronnen: Hogekamp cjb+om om	148.309		12.551 9.046 614		8,5 28,0 6,8	

Tabel 2.6 Aantal gecontroleerde en gefotografeerde auto's naar fase en naar district

Fase 1 loopt van 25 april tot 15 juli. Het aantal voertuigen dat gecontroleerd werd is 122.607; gefotografeerd werden 10.445 voertuigen, dat is 8,5%. Fase 2 loopt van 12 september tot en 2 december. Er zijn 135.374 voertuigen gecontroleerd en 11.579 gefotografeerd, dat is 8,6%. Het totaal aantal gecontroleerde en gefotografeerde auto's is in fase 2 met circa 10% toegenomen. Het percentage gefotografeerde auto's is in beide fases

ongeveer even groot. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat district KOVO in fase 2 is toegevoegd. Als we voor een goede vergelijking dit district buiten beschouwing laten, dan blijkt in fase 2 het aantal gecontroleerde voertuigen 116.134 en het aantal gefotografeerde auto's 9.179 te zijn. Dat betekent een afname ten opzichte van fase 1 van het aantal gecontroleerde auto's met 5% en van het aantal gemaakte foto's met 12%.

Daarbij is het aantal controle-uren met 44% gedaald! Een opmerkelijke relatieve toename van het aantal gecontroleerde/gefotografeerde auto's. Het aantal gecontroleerde auto's per uur is afhankelijk van de verkeersintensiteit gedurende dat uur en het aantal gefotografeerde auto's is verder ook afhankelijk van het aandeel overtreeders.

Bekijken we de resultaten per district, dan scoort Salland in fase 1 en 2 het laagst, zowel ten aanzien van de ingezette uren alsook het aantal gecontroleerde en gefotografeerde voertuigen. IJsseldelta heeft in fase 1 het meest gecontroleerd en ook het hoogst gescoord ten aanzien van gecontroleerde/-gefotografeerde voertuigen.

In fase 2 heeft NO-Twente het grootste aantal controle-uren ingezet en ook de meeste voertuigen gecontroleerd, echter niet gefotografeerd.

Er is niet in alle gevallen een consistente relatie tussen controle-uren en gecontroleerde voertuigen, hetgeen, zoals eerder opgemerkt, door een verschil in verkeersintensiteit kan komen.

We zien ook dat het percentage gefotografeerde voertuigen sterk varieert: van 6,9 tot 12,5%. Het percentage gefotografeerde voertuigen is afhankelijk van het percentage overtreeders.

Het aantal processen-verbaal van 25 april t/m 14 juni 1994 voor de vijf districten tezamen, onderscheiden naar mate van overschrijding van de limiet en type weg wordt in *Tabel 2.7.* weergegeven. Van fase 2 ontbreken gegevens aangaande overtredingen onderscheiden naar overtredings-klasse en wegtype.

Fase 1 klasse	80-km	Autoweg	Totaal
11-15 km/uur	1.464	14	1.478
15-20 km/uur	2.353	34	2.387
20-25 km/uur	1.017	13	1.030
25-30 km/uur	596	25	621
> 30 km/uur	670	19	689
Totaal	6.100	105	6.205

Tabel 2.7. Aantal en klasse overtreding in fase 1 naar limiet

Het aandeel auto's dat meer dan 30 km/uur boven de limiet rijdt is circa 11%. Het aandeel gefotografeerde auto's van 25 april tot 27 juni is 8,9%. Tot 14 juni is het aantal processen-verbaal 6.400. De verhouding bekeurd/gefotografeerd wordt geraamd op 60 tot 70%. Er is een vrij hoog uitval-percentages, veroorzaakt door mislukte foto's, enzovoort.

3. Opzet en uitvoering van het onderzoek

De evaluatie omvat de onderdelen:

- Rijsnelheid in de fasen 0, 1 en 2
- Voorlichting fase 1 en 2
- Enquête onder automobilisten over de campagne in fase 2
- Ervaringen van de politie aangaande de campagne
- Een ongevallenevaluatie

3.1. Snelheidsmeting in fase 0, 1 en 2

Snelheidsmetingen werden in fase 0 en aan het eind van fase 1 en 2 verricht om het effect van de campagne in deze twee laatste fasen te bepalen. De snelheid werd door de provincie op de gekozen wegvakken gemeten, gebruik makende van SWOV radar en registratiesysteem. Het meetprogramma werd verder onafhankelijk van het toezichtsprogramma uitgevoerd. Wel werd bij de meting rekening gehouden met een eventueel aanwezige snelheidscontrole: de meting aldaar werd dan op een later tijdstip verricht, als de controle verdwenen was. De snelheid van het snelverkeer werd op ieder wegvak - buiten op de rijsnelheid van invloed zijnde discontinuïteiten - gedurende circa 1 uur (minimaal 200 voertuigen) met radar vanuit een langs de weg geparkeerd voertuig gemeten. Er werd in de drie fasen zoveel mogelijk onder dezelfde omstandigheden gemeten: op dezelfde dag en hetzelfde uur, bij droog weer.

De nul-meting vond plaats in de periode maart/april 1994, fase 1-meting vond in juni plaats en fase 2-meting in oktober 1994. Opgemerkt dient te worden dat de metingen in verschillende seizoenen zijn verricht. Aangenomen wordt dat de invloed daarvan op de rijsnelheid niet groot is, aangezien de metingen onder goede/redelijke weersomstandigheden zijn verricht. Tijdens de evaluatie-metingen is opgemerkt dat een deel van de bestuurders bij de waarneming van het meetvoertuig gas terugneemt. Dit impliceert dat de werkelijke rijsnelheden naar verwachting hoger liggen dan gemeten is.

Het totale resultaat wordt in *Bijlage 1* gegeven. Tabel 3.1. geeft de belangrijkste resultaten weer:

N en V-85 Wegtype	Aantal voertuigen N			V-85 km/u		
	fase 0	fase 1	fase 2	fase 0	fase 1	fase 2
Autoweg	552	548	501	106,2	105,1	103,0
Gesl.langz.verk.	2448	2281	2229	92,8	90,1	92,1
Gesl.(br)fiets	3413	3545	3580	94,6	90,1	91,1
Open alle verk.	513	496	459	90,4	85,6	86,6

Tabel 3.1. Aantal gemeten voertuigen en V-85 in fase 0, 1 en 2 naar wegtype

Uit bovenstaande Tabel (zie ook *Afbeelding 5 t/m 8*) blijkt het volgende:

V-85, snelheid die door 85% van de voertuigen niet wordt overschreden:

- autoweg: successievelijk afgenomen van 106 naar 103 km/uur;
- wegen gesloten voor langzaam verkeer: in fase 1 afgenomen om weer toe te nemen naar ongeveer het niveau in fase 0;
- wegen gesloten voor (brom)fietsers: van 95 km/uur in fase 0 afgenomen naar 90 en daarna iets toegenomen naar 91 km/uur;
- wegen open voor alle verkeer: afgenomen van 90 naar 86 en vervolgens iets toegenomen naar 87 km/uur.

In *Tabel 3.2* wordt het percentage overschrijders op de verschillende wegtypes in de drie fases weergegeven.

%>Lim.	fase 0	fase 1	fase 2
Autoweg	27,3	22,4	18,9
Gesl. l.v.	59,4	49,1	57,9
Gesl. (br)fts.	55,8	47,8	52,8
Open al.v.	47,1	27,9	31,5

Tabel 3.2. *Percentage overschrijders in fase 0, 1 en 2 naar wegtype*

We zien in de tabel dat het *percentage overschrijders = % > limiet*, een soortgelijk beeld geeft:

- autoweg: van 27% naar 22% en 19% afgenomen;
- wegen gesloten voor langzaam verkeer: van 59% naar 49% en vervolgens weer toegenomen naar 58%;
- wegen gesloten voor (brom)fietsers: van 56% naar 48% en dan weer naar 53%;
- wegen open voor alle verkeer: van 47% naar 28% en iets toegenomen naar 32%.

Opgemerkt dient te worden dat de snelheid op de laatste drie wegtypen in fase 2 weer (enigszins) is toegenomen in vergelijking met fase 1. Op wegen gesloten voor langzaam verkeer is dit nagenoeg op het oude niveau teruggekeerd!

In *Bijlage 2* worden de evaluatiegegevens onderscheiden naar district (ten behoeve van de politiedistricten). Het aantal gemeten voertuigen varieert zeer sterk: van circa 200 tot 3.500. Dit wordt mede veroorzaakt door het verschil in aantal wegvakken per wegtype in een district en de verkeersintensiteit. De invloed van toevalsfactoren op de uitkomst is des te groter naarmate het aantal gemeten voertuigen geringer is. Hoewel het aantal gemeten voertuigen zoals gezegd sterk varieert, willen we een aantal merkwaardige bevindingen wat nader belichten:

- Autowegen komen alleen in IJsseldelta voor; hier is het percentage overschrijders afgenomen van 27% naar 22% en 19%.
- Wegen gesloten voor langzaam verkeer scoren een stuk hoger dan de autoweg. NW-Twente scoort laag tussen 21 en 26%. Het percentage overschrijders fluctueert in IJsseldelta zeer sterk: van 62% in fase 0 naar 17% in fase 1 en 47% in fase 2. Salland en NO-Twente scoren slecht met circa 70% overschrijders in fase 2, terwijl de inzet in NO-Twente in deze fase in vergelijking tot de andere districten het grootst is geweest. Hiervoor zijn geen duidelijke verklaringen te geven. Wat echter wel een rol kan hebben gespeeld is het al dan niet toepassen van het bord dat de bestuurders erop wijst dat controle heeft plaatsgevonden en de mate van verdacht zijn van de meetauto. De totale lengte van te controleren wegen in NO-Twente is weliswaar is ook het grootst (*Tabel 2.1*).
- Wegen gesloten voor brom(fietsers): IJsseldelta, Vechtdal en NW-Twente scoren redelijk goed, daarentegen scoren Salland en NO-Twente slecht. In fase 2 is het percentage overschrijders groter dan in fase 0.
- Wegen open voor alle verkeer: NO-Twente en Salland vertonen een afname. In NO-Twente is het percentage overschrijders in fase 2 weer toegenomen.

3.2. Voorlichting

Er is in de regionale media redelijk veel aandacht besteed aan de campagne. Bij de start van de campagne in fase 1 hebben de landelijke media weinig interesse getoond. Juli jongstleden is echter ook in landelijke kranten bericht over resultaten van de campagne uit een van de drie provincies. Een deel van het verkeer in de provincie komt van buiten Overijssel en verwacht wordt dat deze verkeersdeelnemers de informatie over de snelheids-campagne niet hebben gekregen, aangezien er nauwelijks aandacht is besteed in de landelijke pers. Deze groep vormt naar verwachting een niet te verwaarlozen doelgroep. Bij de start van fase 2 is in een landelijk ochtendblad een groot artikel verschenen over de campagne in de drie provincies. Verder zijn specifiek op de campagne gerichte mottoborden langs de weg geplaatst, gedurende de periode van het project. Hiermee worden zowel bestuurders van buiten alsook uit de betreffende provincie geattendeerd op de snelheids-campagne. Het snelheidsbord dat de gereden snelheid toont, ter verhoging van de attentie van passerende automobilisten, is op dezelfde wijze toegepast als in fase 1.

3.3. Enquête onder automobilisten

In de laatste weken van fase 2 is een enquête gehouden onder automobilisten om hun ervaringen met de voorlichting en de controle te bevragen, alsook om het maatschappelijk draagvlak van de uitgevoerde intensieve controle na te gaan. Deze enquête werd door VVN-promotieteams verricht door uitreiking van formulieren aan automobilisten bij beurzen, winkelcentra en benzine-stations. Om de respons te vergroten werd een katoenen tas met de tekst "t Moet wat minder" uitgereikt. De beschrijving en uitkomsten van de enquête - zijn in *Bijlage 3* opgenomen. De verwerking, analyse en rapportage werd door de SWOV verricht. Een samenvatting volgt hieronder.

Een enquête werd uitgevoerd ter verzameling van verdere informatie en meningen over de ervaringen met het geautomatiseerde toezicht op rij-snelheden.

In totaal stuurden 729 respondenten de vragenlijst terug, hetgeen neerkomt op een hoge respons van 52%. De steekproef bestaat voor bijna drie vijfde (57,9%) uit mannen en twee vijfde uit vrouwen (42,1%). De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 42 jaar.

Het gemiddelde jaarkilometrage van de steekproef is bijna 20.000 km. Dit is dicht in de buurt van het landelijk gemiddelde. Het aantal jaarlijkse kilometers dat naar eigen zeggen is afgelegd op provinciale wegen in Overijssel is gemiddeld 10.000 km.

Driekwart van de respondenten (74,5%) is woonachtig in Overijssel.

De belangrijkste resultaten zijn:

Rijsnelheid

- De gemiddeld gerapporteerde rijsnelheid op autowegen (limiet 100 km/uur) is 104,1 km/uur en op provinciale wegen buiten de bebouwde kom (limiet 80 km/uur) 85,4 km/uur. Ongeveer één op de drie ondervraagde automobilisten overschrijdt de limiet op een autoweg of op een provinciale weg met minstens 10 km/uur onder omstandigheden van goed weer en weinig drukte.

Ervaringen met toezicht en inschatting bekeuringskans

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

minimaal tweemaal een controlepost tegengekomen. Eén op de dertig respondenten (3,4%) is ook via acceptgiro bekeurd, wegens een snelheids-overtreding; minder dan één op de honderd respondenten (0,8%) is feitelijk staande- gehouden en bekeurd wegens een snelheidsovertreding.

- Iets minder dan de helft van de ondervraagden (48,4%) is van mening dat de kans op een bekeuring wegens een snelheidsovertreding in Overijssel gelijk is gebleven in de afgelopen drie maanden, terwijl een bijna even groot deel van de ondervraagden (45,2%) meent dat deze kans is toegenomen. Een minderheid (6,4%) is van oordeel dat deze kans is verminderd.
- Er is een samenhang tussen het passeren van de controles en de ingeschatte kans op bekeuring. Van de automobilisten die geen snelheidscontrole zijn gepasseerd in Overijssel in de afgelopen drie maanden, meent vier op de tien dat de kans op een bekeuring is toegenomen, wellicht het gevolg van de gegeven voorlichting; van de automobilisten die twee of meer controles zijn tegengekomen meent bijna zeven op de tien dat deze kans is toegenomen.
- 41% van de respondenten geeft aan 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.

Informatie over de campagne

- Iets meer dan een kwart van de ondervraagden antwoordt niets te hebben vernomen van 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%)
 - en regionale tv (20,1%),
 - gesprekken met anderen (16,9%)
 - landelijke tv (16,5%)

Beoordeling van het geautomatiseerd toezicht

- De beoordeling van frequente radarcontroles met elektronisch waarschuwingsbord door de groep respondenten is gunstig. Vijf op de zes ondervraagden (84,6%) zegt achter deze aanpak te staan; meer dan driekwart (79,0%) 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 (72,5%). Eén op de drie respondenten meent dat de aanpak toch te intensief is (34,2%).

3.4. Politie-ervaringen

In § 2.3.3. en § 2.3.4. is reeds verslag gedaan van de gerealiseerde politie-inzet in fase 1 en 2, gerelateerd aan de geplande inzet.

De districten NO-Twente, Vechtdal, Salland en IJsseldelta hebben een evaluatie-rapport opgesteld (zie *Bijlage 4*). Doel hiervan is lering te trekken voor de toekomst en voor andere politiekorpsen bij het uitvoeren van deze vorm van aanpak.

Samenvattend luiden de ervaringen:

- Wijziging van coördinatoren van communicatielijnen bracht problemen met zich mee (inwerken).
- Coördinatie vergde veel tijd.
- Interne voorlichting aan medewerkers werd veelal schriftelijk gedaan, soms met mondelinge toelichting, terugkoppeling via *Info-bulletin*.

- Externe voorlichting liep via districts-voorlichter, indien aanwezig, anders werd het centraal geregeld. Het is van belang om alle districtsvoorlichters te informeren.
- In district Vechtdal moesten in het begin radar-waarnemers een speciale opleiding krijgen.
- Uitval van controles door ziekte, andere prioriteiten, vrije dag.
- Onvoldoende reserve-materieel, waardoor controles uitvallen bij technische storing.
- Achterstand in verwerking van het fotomateriaal door personeelsgebrek.
- Er was een verschil tussen het aantal gefotografeerde voertuigen en het aantal processen-verbaal. Dit werd veroorzaakt door onvoldoende kwaliteit foto's, gebrekkige kwaliteit camera's, gebrekkige afleesapparatuur, onvoldoende deskundigheid bemanning, onbekende verdachte, opname van meerdere voertuigen, waardoor niet bekend is welk voertuig de limiet heeft overtreden.

3.5. **Ongevallenevaluatie**

De ongevallenevaluatie bestaat uit een vergelijking van het aantal ongevallen en slachtoffers op de geselecteerde wegen in de periode van fase 1 en 2, gedurende 1994 en drie voorafgaande jaren (zie *Bijlage 5*). Verkeersintensiteitsgegevens op de provinciale wegen in de afgelopen vier jaar - 1991 geïndexeerd op 100 - zullen mede worden beschouwd. Deze gegevens zullen door de provincie worden geleverd.

Door omstandigheden konden de gewenste ongevallengegevens niet op tijd worden geleverd voor verwerking in dit rapport.

In een separaat uit te brengen cover-nota zal een ongevallenanalyse worden verricht, gebaseerd op gegevens uit de provincies Friesland, Overijssel en Flevoland.

4. Conclusies en aanbevelingen

4.1. Conclusies

1. De snelheidscampagne heeft in fase 1 en 2 op de geselecteerde wegen - met uitzondering van de wegen gesloten voor langzaam verkeer - een reductie van de rijsnelheid van het snelverkeer met zich meegebracht op het geselecteerde wegennet. Op wegen gesloten voor langzaam verkeer is de snelheid in fase 1 afgenomen, echter in fase 2 is deze nagenoeg op het niveau van fase 0 teruggekeerd. Er zijn grote onderlinge verschillen te constateren, waarvoor geen duidelijke verklaringen zijn te geven.

Het niveau van de rijsnelheid ligt nog niet dicht in de buurt van de taakstelling: maximaal 10% overschrijders van de limiet in het jaar 2000.

De V-85 waarde en percentage overschrijders in fase 1 en 2 zijn voor de vier wegtypen respectievelijk:

- autoweg: 105 km/uur (22%) en 103 km/uur (19%);
- weg gesloten voor langzaam verkeer: 90 km/uur (49%) en 92 km/uur (58%);
- weg gesloten voor (brom)fiets: 90 km/uur (48%) en 91 km/uur (53%);
- weg open voor alle verkeer: 86 km/uur (28%) en 87 km/uur (32%).

2. De inzet aan politietoezicht kon door verscheidene oorzaken niet volgens de planning worden gehaald. Dit kwam onder meer door ziekte, technische storing, te weinig personeel, halen films, andere prioriteiten. Geschat wordt dat het bord met de tekst 'Uw snelheid is gemeten. Politie' in 50% van de controles werd toegepast. In totaal werden in de twee fases bijna 260.000 voertuigen op snelheid gecontroleerd; daarvan werden circa 22.000 (8,5%) gefotografeerd.

3. De belangrijkste resultaten van de enquête zijn:

- De gemiddelde gerapporteerde snelheid is ten aanzien van de autoweg 104 km/uur en van de 80 km/uur-weg 85 km/uur.
- Een derde rijdt minimaal 10 km/uur sneller dan de limiet aangeeft.
- Ruim een kwart van de respondenten is minimaal één snelheidscontrole tegengekomen, bijna een vijfde is tweemaal gecontroleerd en één op dertig respondenten is per acceptgiro bekeurd.
- Bijna de helft van de respondenten vindt de kans op bekeuring in Overijssel groter geworden, terwijl een even groot deel van mening is dat deze even groot is gebleven.
- Van de automobilisten die snelheidscontrole(s) zijn tegengekomen vindt 70% dat de kans op bekeuring groter is geworden.
- 41% beweert zich aan de limiet te houden, ook zonder controle.

4. De resultaten van de politie-evaluatie luiden: de landelijke reorganisatie was een handicap bij de uitvoering van de campagne vanwege:

- nieuwe communicatielijnen en procedures;
- coördinatie vergde veel tijd;
- gebrek aan betrouwbare radar en camera en reserve-apparatuur;
- achterstand bij verwerking door personeelsgebrek;
- groot verschil in aantal processen-verbaal ten opzichte van foto's.

4.2. Aanbevelingen

1. Er zal een lange-termijnstrategie dienen te worden geformuleerd om de taakstelling ten aanzien van het speerpunt 'Snelheid' voor het jaar 2000 te kunnen realiseren. De eerste jaren zal toezicht op naleving van de snelheidslimieten vooralsnog onontbeerlijk zijn. Het verdient aanbeveling hogere prioriteit te geven aan snelheidscontroles, ter verhoging van de verkeersveiligheid.
2. De mate van naleving kan worden verhoogd door een combinatie van de volgende maatregelen:
 - verhogen van de inzet aan controles;
 - verdere optimalisering van de voorlichting met name gericht aan automobilisten afkomstig van buiten de provincie;
 - plaatsing van posters in sociale gelegenheden over snelheidscontroles, ter vergroting van het percentage bestuurders dat via derden over de door hen ondervonden controles en bekeuringen hoort;
 - de politieorganisatie stroomlijnen en toezicht op snelheid prioriteit geven;
 - snelheidscontroles door gespecialiseerde teams laten uitvoeren;
 - idem ten aanzien van verwerking van het fotomateriaal en verdere afhandeling;
 - de controleapparatuur technisch op peil houden;
 - gebruik maken van laserapparatuur (moeilijk te detecteren);
 - automatiseren van het lezen van kentekens en identificatie ervan;
 - opvallendheid van snelheidscontroles camoufleren (bijvoorbeeld met camouflage-elektriciteitskast);
 - feedback-bord consequent toepassen.
3. Bij provinciebrede aanpak is coördinatie van de politie vanuit de districten gewenst. Voor de continuïteit is het noodzakelijk dat gemaakte afspraken over politie-inzet worden nagekomen. De politie-leiding dient zich geheel achter het beleid ten aanzien van snelheid te stellen en de betrokken medewerkers te stimuleren.

De capaciteit bij het Openbaar Ministerie en het kantongerecht dient waar nodig uitgebreid te worden.

Een convenant kan daartoe worden gesloten tussen de actoren politie, provincie en rijk, betreft bijvoorbeeld een overeenkomst aangaande te verrichten snelheidscontroles gedurende een bepaalde periode. Hierbij zegt de politie een bepaalde inzet aan menskracht toe, de provincie verplicht zich snelheidsmetingen uit te voeren en ongevallengegevens te leveren en het rijk draagt zorg voor en financiert een evaluatieonderzoek. De betreffende actoren maken nadere afspraken ter voorbereiding en uitvoering van het project.

5. Literatuur

Nilsson, G. (1981). *The effects of speed limits on traffic accidents in Sweden*. In Proceedings of OECD Symposium, Dublin.

Oei Hway-liem (1988). *Plaatselijke snelheidsbeïnvloeding. Grote mogelijkheden voor de verkeersveiligheid?* R-88-19. SWOV, Leidschendam, 1988.

Oei Hway-liem, Minnen, J. van & Goldenbeld, Ch. (1995a). *Automatisch toezicht op de N266 in Noord-Brabant. Evaluatie van het toezicht op lange termijn*. R-95-9. SWOV, Leidschendam, 1995.

Oei Hway-liem & Goldenbeld, Ch. (1995b). *Evaluatie snelheids campagne op 80 en 100 km/uur wegen in Friesland. Eindrapport van fase 0, 1 en 2*. SWOV, Leidschendam, 1995. [Concept].

Salusjärvi, M. (1987). *The speed limit experiments on public roads in Finland*. In: Proceedings of VTI & TRB International Conference, Gothenburg, 1987.

Bijlagen

- Bijlage 1: Resultaten snelheidsmetingen in Overijssel
- Bijlage 2: Snelheidsgegevens onderscheiden naar district
- Bijlage 3: Instructie, vragenlijst, beschrijving en uitkomsten enquête
- Bijlage 4: Politie-evaluatie
- Bijlage 5: Specificatie gewenste ongevallen- en intensiteitsgegevens
Afbeeldingen

Bijlage 1 Resultaten snelheidsmetingen Overijssel

PROVINCIE OVERIJSEL

Afdeling Verkeer en Vervoer

MEMO

Aan: SWOV, ir. Oei Hway-liem
Van: W. van Beek (MVVO)
Betreft: Resultaten Fase 2-meting Overijssel
Datum: 7 december 1994

Beste Liem,

Bijgaand ontvang je de resultaten van de snelheidsmetingen die zijn uitgevoerd voor fase 2 van het Regionaal snelheidsbeheersingsproject in Overijssel.

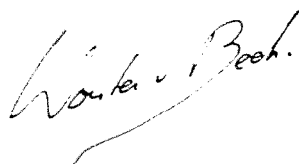
Een van de metingen zijn met de swov-radarapparatuur uitgevoerd. Van deze metingen staan de *.rad, *.ras en *.rbg files op floppy, en heb ik de uitvoer ook op papier bijgevoegd.

Van deze metingen heb ik een aantal tabellen (1 tot en met 6) en grafieken (1 tot en met 6) toegevoegd met geaggregeerde resultaten.

Verder zijn er metingen met de provinciale radarapparatuur uitgevoerd. De resultaten van alle metingen (38) staan in bijlage 1. Per district heb ik alle resultaten nog samengevoegd (steeds door vermenigvuldiging van aantal voertuigen per meting en snelheid). Deze resultaten staan ook in grafiek.

Succes met de verdere verwerking. Mocht je nog informatie nodig hebben, na mijn vakantie op 9 januari volgend jaar, ben ik weer bereikbaar.

Met vriendelijke groet,



Nr	Distr	Weg	Hmp	Aantal			Vgem			spreiding			%>limiet			V 15%			V 85%		
				0	1	2	0	1	2	0	1	2	0	1	2	0	1	2	0	1	2
1	SAL	N348	60,7	250	324	362	82,3	83,7	86,5	10,9	11,0	9,5	54,4	62,0	71,5	74,1	73,2	77,0	89,7	94,4	94,9
2	SAL	N348	64,3	255	313	247	79,3	80,1	80,6	12,6	11,2	9,7	40,4	47,6	51,8	66,6	68,9	70,7	91,7	90,1	88,9
3	SAL	N756	7,0	262	246	249	79,1	74,5	72,6	13,0	14,1	11,9	41,2	32,5	24,1	69,4	62,6	61,7	90,0	86,9	82,7
4	SAL	N 35	17,4	420	374	411	86,5	85,8	87,6	8,7	8,2	9,4	76,0	74,9	73,5	78,0	78,2	78,5	95,1	93,4	94,3
5	VEC	N 34	22,0	336	260	316	86,3	82,2	82,3	8,4	7,0	8,7	76,8	56,5	51,6	78,6	75,9	74,4	93,8	87,3	89,7
6	VEC	N 34	30,6	736	716	613	83,8	81,8	82,3	8,2	7,4	7,8	67,7	59,5	61,4	75,3	74,2	74,2	92,3	89,4	90,3
7	VEC	N347	33,6	446	501	506	91,3	83,5	87,1	13,1	10,7	11,0	80,5	62,9	74,2	77,8	72,4	75,8	104,9	94,6	98,5
8	VEC	N341	2,1	250	250	262	84,2	80,3	80,5	15,1	12,4	13,1	61,2	45,6	46,2	71,5	69,8	68,6	98,9	90,3	92,0
9	NWT	N341	10,3	269	242	240	81,6	78,2	76,6	16,0	10,7	15,1	54,3	35,1	35,8	68,8	68,9	67,3	94,3	87,4	88,5
10	VEC	N341	16,2	252	267	253	86,3	82,9	78,1	13,4	13,3	10,7	66,3	56,6	36,8	73,8	72,0	68,4	98,3	93,6	86,5
11	VEC	N343	32,1	250	259	251	87,8	89,3	88,8	14,8	11,0	10,2	70,0	86,1	80,1	75,6	80,3	78,9	101,3	99,5	98,5
12	NWT	N343	26,4	578	524	443	85,2	77,8	78,8	10,5	12,4	8,3	69,1	42,9	44,4	74,2	64,9	70,2	96,1	90,6	87,5
13	NOT	N343	22,2	257	269	255	80,0	80,5	80,6	13,5	12,8	13,1	46,3	50,2	54,1	66,2	69,6	67,7	91,4	91,6	90,3
14	NWT	N347	25,6	257	303	254	87,0	81,2	81,8	14,0	12,6	11,4	68,1	50,2	52,4	74,3	69,3	72,0	101,2	93,4	92,1
15	NWT	N 35	26,2	762	752	620	88,5	84,0	83,5	9,5	7,4	8,1	71,3	70,5	66,6	78,7	76,3	75,0	98,4	91,7	91,9
16	NWT	N 35	39,0	427	442	458	81,2	76,4	82,0	9,6	9,3	9,5	47,1	28,5	48,5	72,2	69,9	73,8	87,7	83,4	88,2
17	NWT	N347	22,7	332	308	365	84,1	83,2	82,5	17,5	8,9	9,0	69,3	59,4	59,7	74,0	75,1	73,8	98,5	89,6	91,2
18	NWT	N350	12,2	513	504	394	75,7	74,8	74,7	8,7	9,2	9,3	25,7	21,4	24,1	68,1	66,4	65,4	82,4	82,1	82,7
19	NOT	N349	14,3	251	252	210	82,0	75,8	79,7	11,8	13,3	11,7	53,4	23,4	40,5	72,6	65,3	69,7	90,6	84,7	90,5
20	NOT	N349	22,1	553	547	588	82,0	78,8	78,0	12,3	11,1	10,0	56,4	45,6	42,1	69,3	67,2	67,7	94,8	90,3	88,3
21	NOT	N738	8,0	740	712	643	82,0	78,6	77,3	10,0	10,3	9,8	57,9	44,4	39,0	71,6	67,9	67,2	92,4	89,3	87,5
22	NOT	N343	3,1	250	250	252	82,1	83,9	87,4	16,1	11,3	13,6	52,0	51,6	75,0	71,8	74,2	75,7	93,9	96,1	98,2
23	NOT	N342	63,2	344	316	299	85,8	83,4	84,5	10,6	9,4	9,7	68,3	57,0	65,9	76,1	74,8	75,3	94,7	90,7	94,1
24	NOT	N734	2,1	253	233	301	80,6	81,4	80,2	9,0	8,9	9,8	41,1	47,6	45,5	73,3	74,1	72,1	88,1	88,4	88,0
25	IJS	N331	5,2	305	277	262	91,6	90,1	91,6	12,7	13,8	11,5	22,6	19,1	18,3	79,1	78,0	81,1	104,0	102,7	102,5
26	IJS	N764	9,7	335	319	307	83,5	76,4	80,6	7,9	6,8	7,3	61,8	16,9	47,2	76,8	71,1	73,8	89,3	80,7	84,8
27	IJS	N307	34,3	318	288	352	87,3	80,1	84,0	12,5	10,1	9,5	69,8	43,4	60,5	76,6	70,5	75,4	97,8	88,8	91,8
28	IJS	N763	7,0	434	359	330	88,3	82,9	84,1	11,4	10,1	10,7	76,7	61,4	64,8	76,4	72,4	73,0	100,1	93,4	95,2
29	IJS	N 50	16,6	293	319	240	81,9	82,0	82,8	11,1	10,3	12,6	51,2	53,0	62,9	72,5	73,1	75,3	93,1	91,2	92,9
30	IJS	N760	9,7	460	412	405	82,8	78,3	75,7	10,4	10,8	10,3	60,6	43,6	33,7	72,1	67,1	65,0	93,6	89,6	86,3
31	IJS	N759	2,6	247	271	239	95,8	92,7	89,5	16,4	14,2	13,3	33,2	25,8	19,7	80,7	79,6	76,4	110,4	106,7	103,3
32	KOV	N331	12,4	569	490		81,5	84,8				8,6	9,3		56,7	69,8	72,5	75,1		90,4	94,5
33	KOV	N331	22,8	323	426		85,8	84,8				10,9	10,4		70,2	67,7	74,5	74,0		97,1	95,5
34	KOV	N333	12,0	466	314		87,1	87,5				11,5	12,5		73,2	72,6	75,1	74,5		99,0	100,5

35 KOV	N375	25,6	526	429	83,2	84,0	11,5	12,1	61,0	62,9	71,2	71,5	95,1	96,5
36 KOV	N761	8,8	341	346	80,9	80,4	11,8	12,7	53,2	51,2	68,7	67,2	93,2	93,6
37 KOV	N762	0,9	314	290	87,6	87,3	11,4	13,0	74,9	71,2	75,8	73,9	99,5	100,8
38 KOV	N855	28,6	473	384	78,9	79,7	13,0	12,0	46,8	48,8	65,4	67,3	92,3	92,1

ALGEMENE RESULTATEN PER DISTRICT

SALLAND (4)	1187	1257	1269	82	82	83	56	56	59	92	92	91
VECHTDAL (6)	2270	2253	2201	86	83	83	71	61	60	97	92	93
NW TWENTE (7)	3138	3075	2774	84	80	80	58	46	49	94	88	89
NO TWENTE (7)	2648	2579	2548	82	80	80	55	46	49	93	90	90
IJSSELDELTA (7)	2392	2245	2135	87	83	83	56	39	45	98	93	93
KOVO (7)	0	3012	2679	83	84		61	63		95	96	

District IJSSEDELTA

FASE	WEGTYPE	AANTAL	V-GEM	STDEV	SKEWNESS	P15	P85	%>LIM
0	2	552 (2)	93,5	14,61	0,92	79,5	106,2	27,3
1	2	548 (2)	91,3	14,04	1,09	78,6	105,1	22,4
2	2	501 (2)	90,6	12,43	0,75	78,8	103,0	18,9
0	4	335 (1)	83,5	7,90	0,79	76,8	89,3	61,8
1	4	319 (1)	76,4	6,80	1,58	71,1	80,7	16,9
2	4	307 (1)	80,6	7,30	0,50	73,8	84,8	47,2
0	5	611 (2)	84,7	12,16	0,94	74,4	95,6	60,8
1	5	607 (2)	81,1	10,22	0,42	71,8	90,2	48,4
2	5	592 (2)	83,5	10,88	-0,17	75,4	92,2	61,4

Tabel 1. Kenmerken van de snelheidsverdeling naar wegtype in IJsseldelta

District VECHTDAL

FASE	WEGTYPE	AANTAL	V-GEM	STDEV	SKEWNESS	P15	P85	%>LIM
0	4	586 (2)	86,9	11,57	0,58	77,5	96,1	73,8
1	4	518 (2)	85,8	9,87	0,82	77,2	93,6	71,2
2	4	567 (2)	85,2	9,92	1,01	76,0	94,2	64,1
0	5	502 (2)	85,2	14,33	-0,14	73,0	98,7	63,7
1	5	516 (2)	81,6	12,95	-0,02	71,3	91,4	51,2
2	5	515 (2)	79,3	12,06	0,59	68,5	89,1	41,5

Tabel 2. Kenmerken van de snelheidsverdeling naar wegtype in Vechtdal

District SALLAND

FASE	WEGTYPE	AANTAL	V-GEM	STDEV	SKEWNESS	P15	P85	%>LIM
0	4	420 (1)	86,5	8,70	0,77	78,0	95,1	76,0
1	4	374 (1)	85,8	8,20	1,10	78,2	93,4	74,9
2	4	411 (1)	87,6	9,40	1,09	78,5	94,3	73,5
0	5	505 (2)	80,8	11,86	0,16	70,7	90,9	47,3
1	5	635 (2)	81,9	11,25	0,08	71,4	92,0	54,9
2	5	602 (2)	84,1	10,02	0,56	74,3	93,3	63,4
0	6	262 (1)	79,1	13,00	-1,01	69,4	90,0	41,2
1	6	246 (1)	74,5	14,10	-0,49	62,6	86,9	32,5
2	6	249 (1)	72,6	11,90	-0,30	61,7	82,7	24,1

Tabel 3. Kenmerken van de snelheidsverdeling naar wegtype in Salland

District NOORDWEST TWENTE

FASE	WEGTYPE	AANTAL	V-GEM	STDEV	SKEWNESS	P15	P85	%>LIM
0	4	513 (1)	75,7	8,7	-0,21	68,1	82,4	25,7
1	4	504 (1)	74,8	9,2	0,36	66,4	82,1	21,4
2	4	394 (1)	74,7	9,3	-0,03	65,4	82,7	24,1
0	5	1285 (4)	83,2	14,41	0,06	72,4	96,0	58,5
1	5	1288 (4)	79,5	10,68	-0,35	70,6	87,8	42,1
2	5	1316 (4)	81,1	11,18	-0,07	72,3	90,2	50,0

Tabel 4. Kenmerken van de snelheidsverdeling naar wegtype in Noordwest Twente

District NOORDOOST TWENTE

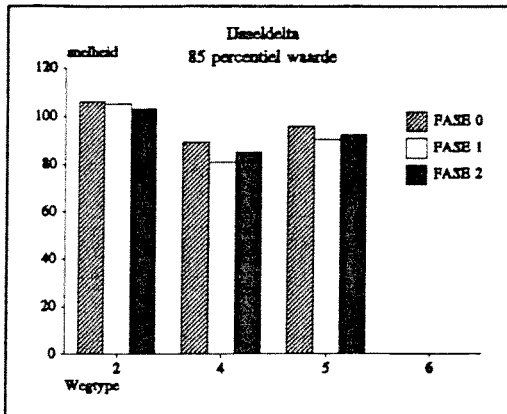
FASE	WEGTYPE	AANTAL	V-GEM	STDEV	SKEWNESS	P15	P85	%>LIM
0	4	594 (2)	84,3	13,33	-0,09	74,4	94,5	61,4
1	4	566 (2)	83,6	10,31	1,37	74,6	92,5	54,5
2	4	551 (2)	85,8	11,71	0,56	75,4	95,7	70,0
0	5	510 (2)	80,3	11,45	0,12	71,5	89,9	43,7
1	5	499 (2)	80,9	11,19	-0,22	71,9	89,7	49,0
2	5	555 (2)	80,4	11,43	-0,00	70,0	88,9	49,4
0	6	251 (1)	82,0	11,80	-0,38	72,6	90,6	53,4
1	6	252 (1)	75,8	13,30	-1,29	65,3	84,7	23,4
2	6	210 (1)	79,7	11,70	0,06	69,7	90,5	40,5

Tabel 5. Kenmerken van de snelheidsverdeling naar wegtype in Noordoost Twente

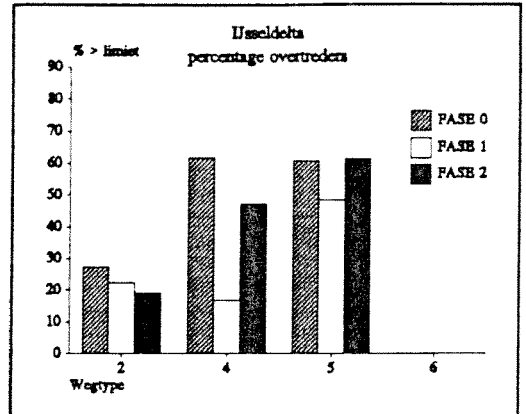
OVERIJSSSEL

FASE	WEGTYPE	AANTAL	V-GEM	STDEV	SKEWNESS	P15	P85	%>LIM
0	2	552 (2)	93,5	14,61	0,92	79,5	106,2	27,3
1	2	548 (2)	91,3	14,04	1,09	78,6	105,1	22,4
2	2	501 (2)	90,6	12,43	0,75	78,8	103,0	18,9
0	4	2448 (7)	83,4	11,38	0,28	74,1	92,8	59,4
1	4	2281 (7)	81,5	10,31	0,77	72,2	90,1	49,1
2	4	2229 (7)	83,0	10,77	0,59	73,8	92,1	57,9
0	5	3413 (12)	83,0	13,35	0,20	72,7	94,6	55,8
1	5	3545 (12)	80,7	11,18	-0,06	71,3	90,1	47,8
2	5	3580 (12)	81,7	11,24	0,08	72,3	91,1	52,8
0	6	513 (2)	80,5	12,50	-0,77	71,1	90,4	47,1
1	6	496 (2)	75,2	13,72	0,33	63,6	85,6	27,9
2	6	459 (2)	75,8	12,32	-0,13	64,9	86,6	31,5

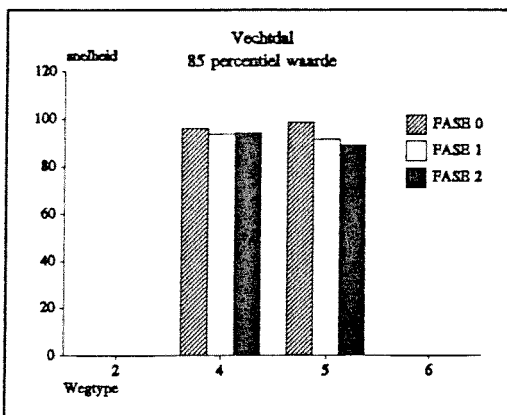
Tabel 6. Kenmerken van de snelheidsverdeling naar wegtype in Overijssel



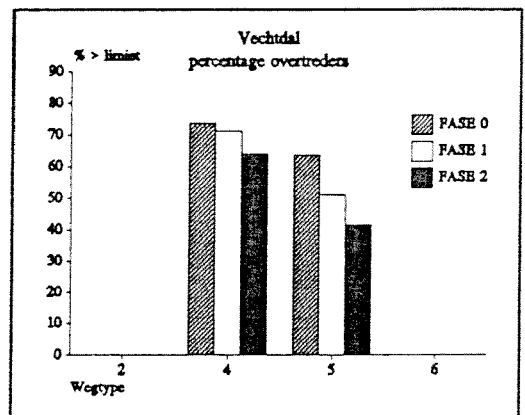
Afbeelding 1. 85 percentielwaarde motorvoertuigen



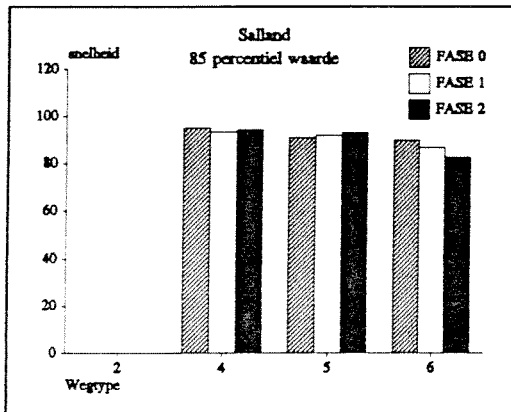
Afbeelding 2. Percentage > 100 en 80 km/uur motorvoertuigen



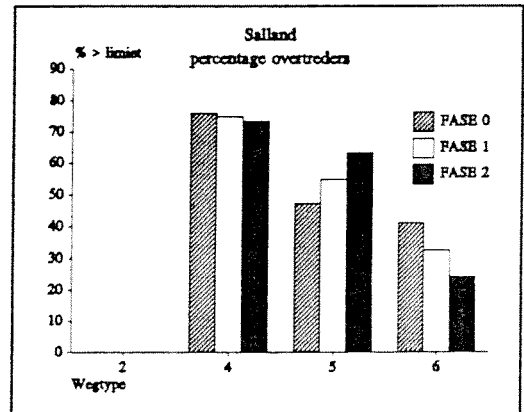
Afbeelding 3. 85 percentiel waarde motorvoertuigen



Afbeelding 4. Percentage > 100 en 80 km/uur motorvoertuigen

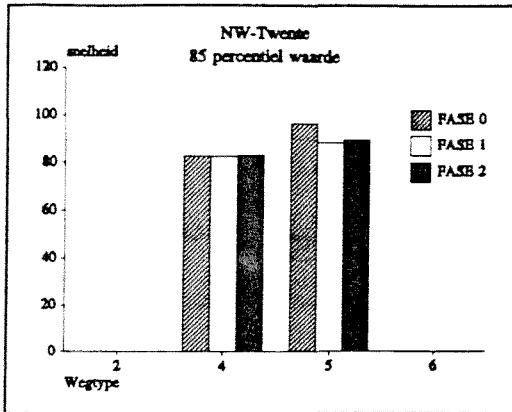


Afbeelding 5. 85 percentiel waarde motorvoertuigen

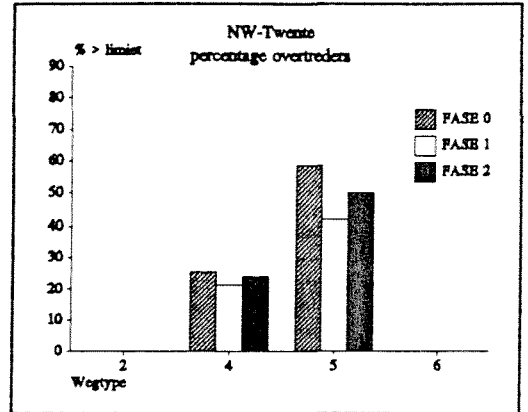


Afbeelding 6. Percentage > 100 en 80 km/uur motorvoertuigen

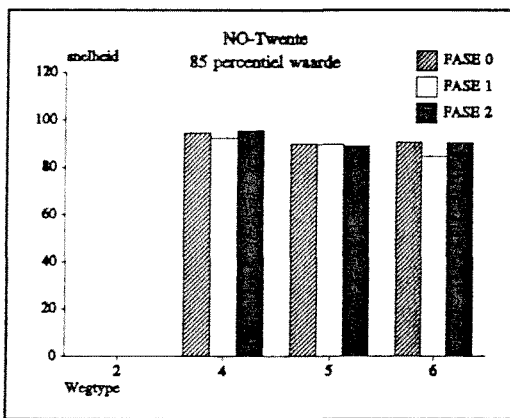
Wegtype 2: 1X2 autoweg; 4: 1X2 gesloten voor langzaam verkeer; 5: gesloten voor (brom)fietzers; 6: open voor alle verkeer.



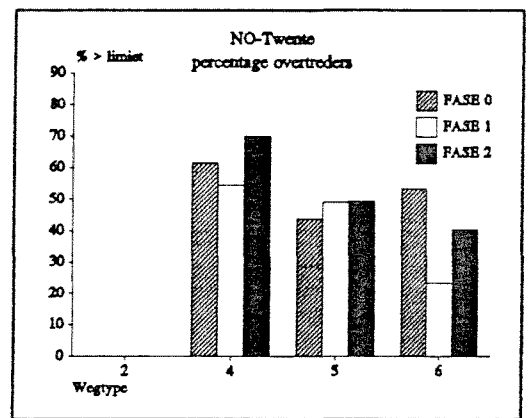
Afbeelding 7. 85 percentiel waarde motorvoertuigen



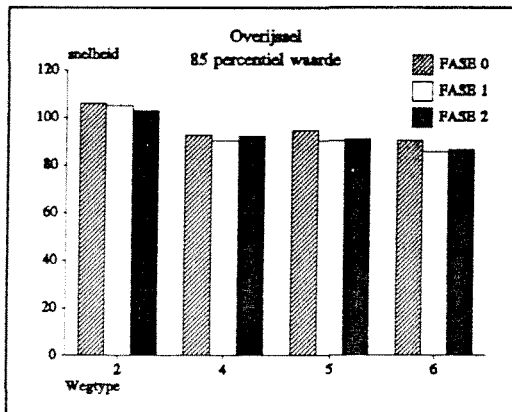
Afbeelding 8. Percentage > 100 en 80 km/uur motorvoertuigen



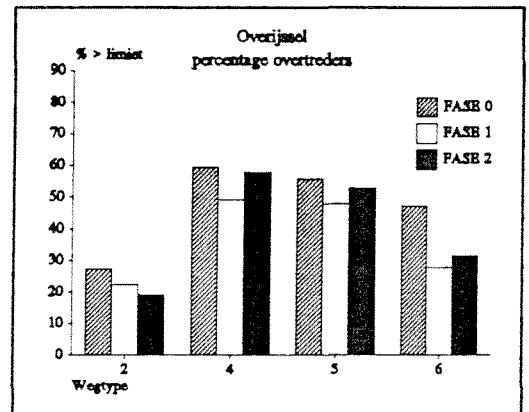
Afbeelding 9. 85 percentiel waarde motorvoertuigen



Afbeelding 10. Percentage > 100 en 80 km/uur motorvoertuigen



Afbeelding 11. 85 percentiel waarde motorvoertuigen



Afbeelding 12. Percentage > 100 en 80 km/uur motorvoertuigen

Wegtype 2: 1X2 autoweg; 4: 1X2 gesloten voor langzaam verkeer; 5: gesloten voor (brom)fietsers; 6: open voor alle verkeer.

Bijlage 2 Snelheidsgegevens onderscheiden naar district

% > Limiet		autoweg	gesloten lang- zaam verkeer	gesloten (brom)fietsen	open alle verkeer
District	fase				
Ijsseldelta	0	27,3	61,8	60,8	
	1	22,4	16,9	48,4	
	2	18,9	47,2	61,4	
Vechtdal	0		73,8	63,7	
	1		71,2	51,2	
	2		64,1	41,5	
Salland	0		76,0	47,3	41,2
	1		74,9	54,9	32,5
	2		73,5	63,4	24,1
N-W Twente	0		25,7	58,5	
	1		21,4	42,1	
	2		24,1	50,0	
N-O Twente	0		61,4	43,7	53,4
	1		54,5	49,0	23,4
	2		70,0	49,4	40,5
Totaal	0	27,3	59,4	55,8	47,1
	1	22,4	49,1	47,8	27,9
	2	18,9	57,9	52,8	31,5

Percentage overschrijders per fase naar district en wegtype.

Ten behoeve van de politiedistricten wordt een overzicht gegeven van de metingen onderscheiden naar district (zie ook Bijlage 1).

Opgemerkt dient te worden dat het aantal gemeten voertuigen sterk varieert in de verschillende districten, van iets meer dan 200 tot 3.500. Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door de grootte van het aantal wegvakken per wegtype. Bij een gering aantal gemeten voertuigen is de invloed van toevalsfactoren relatief groot op de uitkomst van de meting.

Bijlage 3 Instructie, vragenlijst, beschrijving en uitkomsten enquête

Instructie verkeersveiligheidsenquête Overijssel, november 1994

Algemeen

Het streven is in totaal 1200 vragenlijsten uit te reiken aan automobilisten in de provincie Overijssel, waarvan:

1. 400 op de family beurs
2. 400 bij benzinestations/restaurants langs de weg
3. 400 bij supermarkten kleine kernen

1. Neem mee: regendichte doos met uit te delen enveloppen en vragenlijsten, een aantal pennen.

2. Van te voren moeten de vragenlijsten een code (een letter of nummer) ontvangen die de plek van uitgifte aangeeft. Deze code moeten jullie van te voren even aanbrengen (schrijf het getal of letter klein bovenaan of onderaan vragenlijst).

Als jullie op een plek 100 vragenlijsten willen weggeven, codeer er dan ongeveer 50. Blijkt het zeer goed te gaan met de uitgifte, dan kunnen jullie de overige 50 even ter plekke coderen. Als jullie 100 vragenlijsten hebben gecodeerd en er maar 50 op een bepaalde plek hebben afgegeven, dan kunnen de overige 50 wel op een nieuwe plek worden afgegeven, maar de oude code moet dan wel weer gewijzigd worden in een nieuwe.

Een voorbeeld: de code voor een supermarkt in Wijhe kan bijv. zijn een kleine 's' (s=supermarkt); als je nu een aantal formulieren overhoudt die met een 's' zijn gecodeerd, kun je die ook bij een andere supermarkt, bijv. in Olst misschien kwijt, maar verander dan bijv. de oude code in: 'so' = supermarkt Olst', of als de formulieren bij een benzinestation afgeeft verander dan de code in bijv.: 'bs' = 'benzinestation. Zorg wel dat jullie de codes goed uit elkaar houden. en dat niet verschillende teams dezelfde codes gaan bedenken voor verschillende plekken. Van te voren moet dus even centraal worden besproken welke codes gebruikt gaan worden en hoe oude codes in nieuwe veranderd kunnen worden.

3. Introduceer jezelf vriendelijk en enthousiast, maar hou het kort. Ga beslist geen lange discussies aan met mensen.

Autobestuurders kun je als volgt aanspreken:

'Goedendag mevrouw, meneer,

VVN doet een onderzoek naar de veiligheid op de weg. Ik zou het zeer op prijs stellen als u deze vragenlijst thuis invult en naar ons opstuurt. Ik geef u dan meteen deze pen cadeau als dank voor uw medewerking'

4. Turf hoeveel vragenlijsten er zijn uitgereikt aan de groepen genoemd in onderstaande tabel. Als je niet precies weet of iemand jonger of ouder dan 50 of 25 is, gok dan maar en zet dan toch een turfje.

Over de vragenlijst

De meeste mensen zullen geen moeite hebben met de vragenlijst. Als ze toch moeite hebben met sommige vragen kun je het volgende zeggen.

Bij vraag 7 en 8 wordt gevraagd naar aantal verreden kilometers. Deze vragen zijn voor een aantal mensen erg moeilijk te beantwoorden. Laat ze niet te lang over deze vragen nadenken.

'Denkt u maar niet te lang over deze vraag na. U hoeft alleen een grove schatting te geven, die spontaan bij uw opkomt. Als u het echt niet weet, dan vult u gewoon een vraagteken in.'

Vraag 18 is de enige vraag waarbij meerdere antwoordmogelijkheden mogen worden aangekruist. Dit mag beslist niet bij de andere vragen, waar altijd één antwoord gegeven of omcirkeld dient te worden.

Vraag 23. Als mensen zin hebben mogen ze nog wat opmerkingen plaatsen bij vraag 23, maar ze zijn niet verplicht deze vraag in te vullen, alleen als ze zin hebben!

De selectie van mensen op de family beurs en op supermarkten en kleine kernen

Eerst moet je te weten komen of de mensen wel regelmatig rijden op de provinciale wegen (80km-uur wegen) in Overijssel. Vraag het volgende:

'Goedendag mevrouw, meneer,

VVN doet een onderzoek (mag ik u daarom een vraag stellen). Rijdt u regelmatig met de auto op 80 km/uur wegen in de provincie Overijssel? Ja? Dan zou ik het zeer op prijs stellen als u deze vragenlijst thuis invult en naar ons opstuurt. Ik geef u dan meteen deze pen cadeau als dank voor uw medewerking'

Als mensen zeggen dat ze geen auto rijden of dat ze zelden of nooit op 80km-wegen in Overijssel rijden, dan ontvangen ze dus niet de vragenlijst.

Antwoorden geven op vragen

Vraag: Wat noemt u regelmatig?

'Enkele keren per week of meerdere keren per maand.'

Vraag: Waar gaat het over?

'Ik kan alleen kort zeggen dat het onderzoek gaat over controles op rijksnelheden en uw mening daarover. Meer kan ik niet zeggen, want ik mag u niet beïnvloeden.'

Vraag: Moet ik dat hier invullen?

'Als u tijd heeft kunt u de vragenlijst hier invullen dat kost ongeveer 10 minuten, maar u kunt de vragenlijst ook mee naar huis nemen en dan opsturen in de antwoordenvolpette.'

Vraag: Waarom zou ik het doen?

'Het invullen van deze vragenlijst duurt maar 10 minuten, u helpt Veilig Verkeer Nederland en u krijgt deze pen erbij cadeau.'

Vragen en antwoorden

Vraag: Kun je me niet even helpen, ik kan het niet lezen?

Bij uitzondering en als je tijd hebt kun je het volgende antwoorden:

'Ik wil u best even helpen met het invullen van de vragenlijst, maar ik mag alleen de vragen voorlezen, anders zou ik u kunnen beïnvloeden bij het invullen van de vragen.'

Heb je geen tijd zeg dan:

'Ik zou u graag willen helpen, maar ik heb er op dit moment geen tijd voor, want ik moet deze vragenlijsten ook nog aan veel andere mensen geven.'

Vraag: Wie doet dit onderzoek?

'VVN in samenwerking met de overheid en de provincie'

Vraag: En wanneer hoor ik de uitslag?

'De resultaten van het onderzoek zullen in de regionale dagbladen onder de aandacht worden gebracht.'

Bijhouden van resultaten

De bedoeling is dat jullie zo goed mogelijk bijhouden hoeveel vragenlijsten jullie hebben weggegeven, op welke dag, op welke plek, en aan welke mensen (man, vrouw, leeftijdsgroep).

Daarvoor kunnen jullie één van de formulieren op de volgende pagina's gebruiken. In het eerstevolgende formulier staan de streefgetallen voor het uitgeven van de vragenlijsten: dit zijn de aantallen die jullie moeten nastreven. Volgens dit formulier is het dus de bedoeling om op de family beurs 37 vragenlijsten te overhandigen aan mannen in de leeftijdsgroep van 18-25 jaar.

Streefgetallen wat betreft het uitreiken van de vragenlijsten. Gebruik dit formulier om te turf.

Datum:

Code vragenlijsten:

Plek:

	Family beurs		Bezinestations/ restaurants langs de weg		Supermarkten/kleine kernen		Totaal
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	
18-25 jaar	37	63	75	25	38	62	300
26-50 jaar	50	100	150	50	50	100	500
ouder dan 50 jaar	62	88	75	25	63	87	400
Totaal	149	251	300	100	151	249	1200

Voorbeeld turfformulier

Team:

Datum:

Tijd:

Plek van uitgifte vragenlijsten:

Code plek:

18-25

Mannen

Vrouwen

26-50

ouder dan
50

Ten slotte

Het streven is:

mannen	vrouwen
600	600

Maar ook redelijk goed is:

mannen	vrouwen
700	500

Iets meer mannen dan vrouwen in de steekproef is niet zo erg.

Het streven is:

18-25 jaar	26-50 jaar	51 jaar en ouder
300	500	400

Maar ook redelijk goed is:

18-25 jaar	26-50 jaar	51 jaar en ouder
300	550	350

of:

250	500	450
-----	-----	-----

Ik wens jullie veel succes!

Enquête-formulier

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:

A

UTO

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

- 3. 1 keer per half jaar gecontroleerd wordt
- 4. 1 keer per drie maanden gecontroleerd wordt
- 5. 1 keer per maand gecontroleerd wordt
- 6. 1 keer per week gecontroleerd wordt

17. Bent u de afgelopen 3 maanden in Overijssel, 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. Via welke kanalen heeft u iets vernomen van de campagne tegen snelheids-overtreders in Overijssel? **(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

Een aanpak van snelheidsovertredingen is het houden van regelmatige en intensieve snelheidscontroles met camera's op meerdere wegen in een gebied. Daarbij worden snelheidsovertreders gefotografeerd en ontvangen een acceptgiro thuis. Wat vindt u van deze aanpak?

	niet mee eens	mee eens
19. Ik sta er geheel achter. 3 geen mening	1	2
20. Deze aanpak zorgt ervoor dat 3 automobilisten zich beter aan de de snelheidslimieten houden.	1	2
21. Deze aanpak verbetert de 3 verkeersveiligheid.	1	2
22. Deze aanpak is te intensief 3 en staat niet in verhouding tot het probleem.	1	2
23. Heeft u nog andere opmerkingen inzake de snelheidscampagne in Overijssel?		

Beschrijving en uitkomsten van enquête

1. Inleiding

In deze bijlage worden de resultaten behandeld van een schriftelijke enquête onder automobilisten in Overijssel. 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.

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 rijnsnelheden op de provinciale wegen in Overijssel?
3. Via welke bronnen heeft men informatie ontvangen over de campagne tegen snelheids-overtreders in Overijssel?
4. Wat is de mening over de kans op een bekeuring voor een snelheidsovertreding?
3. In welke mate wordt een systeem van geautomatiseerd toezicht op rijnsnelheden geaccepteerd ?

Daarnaast zijn ook een aantal achtergrondkenmerken van de respondenten gemeten. Het betreft hier de kenmerken: sekse, leeftijd, woonomgeving, provincie, aantal jaarlijks verreden kilometers, aantal jaarlijks verreden kilometers uitgeplitst naar woon-werkverkeer, privéverkeer en zakelijk verkeer en de aard van het autobezit. Een aantal van die achtergrondkenmerken zijn mede vastgesteld, om de gegevens van deze enquête eventueel te kunnen vergelijken met die van het Regionaal Provinciaal Onderzoek Verkeersveiligheid. Die vergelijking valt echter buiten het kader van dit project. Daarom zal rapportage over een deel van de achtergrondkenmerken (te weten de verdeling van de jaarkilometrage over woonwerk, zakenreizen en privédoeleinden, de jaarkilometrages gereden met motor) ook achterwege blijven.

Afname

In de periode 24-30 oktober 1994 werden in totaal 1400 enquête-formulieren door VVN-promotieteams uitgereikt aan automobilisten. Via een bijgevoegde antwoordenvolpette kon men de ingevulde vragenlijst terug sturen naar de SWOV, alwaar de verwerking van de gegevens plaatvond.

De enquête bestond uit 23 vragen, waarvan 13 vragen met voorgestructureerde antwoord-mogelijkheden. De enquête is in haar geheel opgenomen in Bijlage 1.

Tabel 1 geeft een overzicht van het aantal geretourneerde vragenlijsten per afgiftepunt.

Tabel 1. Percentage en aantal geretourneerde vragenlijsten per afgiftepunt.

	%	n
Familybeurs Zwolle	49.7	345
Thuisvljijtbeurs Genemuiden	9.9	69
AH Ootmarsum	8.1	56
AH Wijhe	5.3	37
Tijhuis garant Weerselo	4.9	34
Shell Hardenberg	4.0	28
Autostraatdag Tubbergen	3.5	24
Texaco Steenwijk	2.9	20
Overige 12 afgiftepunten	15.9	116
		<hr/>
		729

2. Uitkomsten

Hierna volgt een beschrijving van de uitkomsten van de enquête. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de volgende onderwerpen: beschrijving steekproef, gerapporteerde rijnsnelheden, ervaringen met politietoezicht, informatiebronnen, en acceptatie van het toezicht op rijnsnelheden. Een aantal resultaten wordt in tabelvorm gepresenteerd. Een overzicht van alle resultaten in de vorm van tabellen en gemiddelden wordt gegeven in Bijlage ...

Beschrijving steekproef

In totaal 729 respondenten stuurden de vragenlijst terug, hetgeen neerkomt op een overigens hoge respons van 52%. Sommige vragen zijn niet door elke respondent beantwoord, zodat de aantallen die vermeld staan bij de antwoorden niet altijd optellen tot 729.

De steekproef bestaat voor bijna drievijfde (57.9%) uit mannen en tweevijfde uit vrouwen (42.1). Driekwart deel der respondenten (74.5%) is woonachtig in Overijssel. Tabel 1 geeft een verdere uitsplitsing van de woonachtige ondervraagden naar woonomgeving.

Tabel 2. De respondenten uitgesplitst naar woonomgeving

	%	n
Dorp	42.7	311
Kleine stad	24.3	177
Middelgrote stad	14.0	102
Centrum grote stad	3.4	25
Buitenwijk grote stad	11.0	80
overige	4.5	33
		<hr/>
		728

De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 42 jaar. Ongeveer éénzevende van de steekproef (15.0%) bestaat uit jonge, relatief onervaren automobilisten in de leeftijdsgroep van 19-24 jaar. Meer dan de helft van de steekproef (56%) bestaat uit automobilisten in de

leeftijd van 25-50 jaar. De groep 51 jaar en ouder maakt minder dan éénderde deel (29%) van de steekproef uit.

Het gemiddelde jaarkilometrage van de steekproef is bijna 20.000 km. Dit is dicht in de buurt van het landelijk gemiddelde. Het aantal jaarlijkse kilometers dat naar eigen zeggen is afgedo op provinciale wegen in Overijssel is gemiddeld 10.000 km.

Ervaring met politietoezicht en waargenomen pakkans

De vragen 11 t/m 14 informeren naar de ervaring die men heeft opgedaan met politietoezicht in Overijssel 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 eenkwart van de respondenten (27.5%) minimaal één snelheidscontrolepost van de politie tegengekomen. Bijna éénvijfde deel van de automobilisten (18.5%) is minimaal tweemaal 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 staandegehouden en bekeurd wegens een snelheidsovertreding.

Tabel 3. Antwoorden op vragen 11, 12 en 13.

	Antwoord	%	n
Hoe vaak bent u in afgelopen drie maanden ..			
11. ...snelheidscontrolepost tegengekomen?	0	72.5	507
	1	9.0	63
	2	7.6	53
	3	2.9	20
	4	2.6	18
	5	1.4	10
	>5	4.0	28
			699
12 .. bekeurd wegens een snelheidsovertreding via acceptgiro?	0	96.0	678
	1	3.4	24
	2	0.4	3
	4	0.1	1
			706
13 .. bekeurd wegens een snelheidsovertreding via staandehouding?	0	99.1	699
	1	0.7	5
	5	0.1	1
			705

Vraag 14 gaat over de indirecte ervaring met toezicht op rijsnelhheid middels communicatie met vrienden of kennissen. Van de 710 respondenten die deze vraag hebben beantwoord, beweert maar liefst 2 op de 5 (41.1%), dat hij of zij van vrienden of kennissen

heeft gehoord dat deze de afgelopen 3 maanden zijn gecontroleerd of bekeurd op snelheid in Overijssel.

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

We zien in Tabel .. dat iets minder dan de helft van de ondervraagden (48.4) van mening is dat de kans op een bekeuring wegens een snelheidsovertreding in Overijssel gelijk is gebleven in de afgelopen 3 maanden, terwijl een bijna evengroot deel van de ondervraagden (45.2) meent dat deze kans is toegenomen. Een minderheid (6.4) 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 Overijssel in de afgelopen 3 maanden, meent 4 op de 10 dat de kans op een bekeuring is toegenomen; van de automobilisten die 2 of meer controles zijn tegengekomen meent bijna 7 op de 10 dat deze kans is toegenomen.

Tabel 4. Waargenomen verandering in de kans op een bekeuring wegens een snelheidsovertreding in Overijssel, uitgesplitst naar aantal malen controle gepasseerd.

Aantal malen snelheidscontrole gepasseerd in Overijssel in afgelopen 3mnd

Denkt u dat in Overijssel de kans op een bekeuring voor een snelheidsovertreding de afgelopen 3 maanden, t.o.v. de periode daarvoor is:

	Toegenomen		Gelijk gebleven		Kleiner geworden	
	%	n	%	n	%	n
0 maal	40.0	183	53.3	244	6.8	31
1/2 maal	53.1	60	41.6	47	5.3	6
minstens 2 maal	67.1	47	27.1	19	5.7	4
	45.2	290	48.4	310	6.4	41

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 hun 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, bijv. 80-100. In dat geval werd het gemiddelde van dit bereik genomen als het te coderen antwoord (in het voorbeeld dus 90).

De gemiddeld gerapporteerde rijsnelheid op autowegen (limiet 100 km/uur) is 104.1 km/uur en op provinciale wegen buiten de bebouwde kom (limiet 80 km/uur) 85.4 km/uur. Tabel 10 geeft een uitsplitsing van respondenten naar klassen rijsnelheden. 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.

Tabel 5. Antwoorden op vraag 10.

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

Autoweg (max. 100 km/uur)			Prov. weg (max 80 km/uur)	
km/u	%	n	%	n
< 70	-	-	0.5	4
70-79	0.1	1	6.4	45
80	1.4	10	45.0	316
81-89	0.7	5	11.4	80
90	5.4	38	19.5	137
100	49.5	348	11.8	83
101-109	5.3	38	0.3	2
110	19.3	136	0.9	6
> 110	14.5	102	0.9	6
		<hr/>		<hr/>
		703		703

De vragen 16 en 17 geven een indicatie van hoe het snelheidsgedrag naar eigen zeggen wordt beïnvloed door controles op rijsnelheden. Vraag 16 is gesteld om na te gaan hoe automobilisten zelf de samenhang tussen snelheidscontroles en hun eigen snelheidsgedrag in schatten. Tabel 9 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 week de ervaring van een controle wil hebben, voordat men het eigen rijgedrag gaat aanpassen aan de limiet.

Tabel 6. Antwoorden op vraag 13: 'U zult zich altijd nauwkeurig aan de snelheidslimieten houden indien uw eigen rijsnelheid:'

antwoorden	%	n
helemaal niet gecontroleerd wordt	52.1	353
één keer per jaar gecontroleerd wordt	7.5	51
één keer per half jaar gecontroleerd wordt	5.8	39
één keer per drie maanden gecontroleerd wordt	7.2	49
één keer per maand gecontroleerd wordt	10.6	72
één keer per week gecontroleerd wordt	16.8	114
		<hr/>
		678

Vraag 17 betreft zelf gerapporteerde snelheidsverandering op verschillende typen wegen in Overijssel. Op autowegen blijkt vrijwel geen verandering in 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%).

Tabel 7. Antwoorden op vraag 17.

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

	op autoweg		provinciale weg		in stad of dorp	
	%	n	%	n	%	n
sneller	2.9	20	2.4	16	2.4	16
zelfde snelheid	93.4	634	88.9	583	83.1	545
langzamer	3.7	25	8.7	57	14.5	95
		<hr/>		<hr/>		<hr/>
		679		656		656

Informatiebronnen

Vraag 18 informeert naar de kanalen langs welke men iets heeft vernomen over een campagne tegen snelheidsovertreders in Overijssel. Tabel 8 geeft de antwoorden op deze vragen.

Tabel 8. Antwoorden op vraag 14 (N= 708)

8. Via welke kanalen heeft u iets vernomen van de campagne tegen snelheidsovertreders in Overijssel?

	%	n
niets vernomen	26.8	190
landelijke tv	16.5	117
regionale tv	20.1	142
landelijke radio	14.1	100
regionale radio	25.1	178
landelijke dagbladen	7.6	54
regionale dagbladen	31.2	221
huis-aan-huisbladen	7.6	54
folders	5.9	42
VVN-promotieteam	9.0	64
gesprekken familie/kennissen	16.9	120
anders	6.8	48

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%) en 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 meestal borden, radar, camera's langs de weg.

De acceptatie van het geautomatiseerde toezicht

De vragen 19 t/m 22 zijn gesteld om de acceptatie van het geautomatiseerde toezicht in te

schatten. De beoordeling van frequente radarcontroles met elektronisch waarschuwingsbord door onze groep respondenten is gunstig. Vijf op de zes ondervraagden (84.6%) zegt achter deze aanpak te staan; meer dan driekwart (79.0%) 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 (72.5%). Eén op de drie respondenten meent dat de aanpak toch te intensief is (34.2%)

Tabel 9. Antwoorden op de vragen 15 t/m 20 over de acceptatie van het geautomatiseerde toezicht in procent [aantallen tussen ()]

	mee eens	niet mee eens	geen mening
15. Ik sta er geheel achter.	84.6 (584)	10.7 (74)	4.6 (32)
16. Deze aanpak zorgt ervoor dat automobilisten zich beter aan de snelheidslimieten houden.	79.0 (499)	15.8 (100)	5.2 (632)
19. Deze aanpak verbetert de verkeersveiligheid.	72.5 (463)	20.2 (129)	7.4 (47)
17. Deze aanpak is te intensief en staat niet in verhouding tot het probleem.	34.2 (206)	47.9 (289)	17.9 (108)

Schriftelijke commentaren

Iets meer dan een kwart van de respondenten (28.8%) voegde schriftelijk commentaar toe aan de beantwoording van de vragen. De commentaren kunnen als volgt gerubriceerd worden:

1. Algemene toejuichingen

- 'Vooral doorgaan.' (253)

- 'Goeie zaak.' (183)

- 'Doorgaan met intensieve controle ook al betekent dat dat ik vroeg of laat ook een acceptgiro thuis krijg.' (103)

2. Specifieke suggesties voor plaatsen of tijdstippen voor controles.

- 'Volgens mij moet er meer in de spitsuren gecontroleerd worden.' (2)

- 'Ze mogen wel meer controles houden op de plekken waar je de bebouwde kom binnenkomt, zoals bijv. bij ons voor het huis waar je 50 mag maar ze wel 120 km per uur rijden.' (6).

- 'Meer controle op snelheid en rijstijl van vrachtverkeer. Aandacht voor inhalen, dit gaat vaak net goed.' (59)

- 'Leg meer nadruk op het feit dat sneller rijden absoluut geen tijdwinst oplevert.' (67).

- 'Hoe vaker het van te voren in het nieuws komt, dat er op bepaalde wegen gecontroleerd gaat worden, des te beter houdt men zich aan de limieten. En daar gaat het om!!' (42)

- 'Door mensen van de gevolgen van te hard rijden te doordringen wordt meer bereikt dan door uitdelen van bekeuringen (mentaliteitsverandering is vereiste) (34).

- 'Ik vind 80 km een probleem. Ik vind dit een heel vervelende snelheid. De meeste mensen gaan uit angst voor een controle nog langzamer rijden (60 à 70) en dan wordt het volgens mij pas echt gevaarlijk.' Ik rijd zelf liever iets sneller, maar niet minder veilig. 90 km zou beter zijn.' (27)

- 'belangrijk aspect van verkeersonveiligheid ligt dikwijls ook in het veel te langzaam rijden voor het type weg. Bestrijding hiervan verdient evenveel aandacht. Bij te hard rijden is dikwijls de kensentratie groter, waardoor deze situatie niet onveiliger hoeft te zijn.' (18)

- * vooral controleren binnen bebouwde kom

* extra controle op "gevaarlijke" punten

* op wegen waar het kan max. snelheid verhogen, waar het beslist niet kan snelheid reduceren en hier ook zwaar bekeuren

* bij wegwerkzaamheden duidelijk politie tonen met surveillancewagens/motoren zodat snelheid gedrukt wordt i.v.m. veiligheid van wegpersoneel' (242)

- 'De regelmatige - vooral wat oudere - weggebruiker wordt door vooral jongere weggebruikers onheus bejegend - het opsteken v.d. middelvinger, claxoneren etc. duidt erop dat jongeren de wegebruiker die zich wèl aan de voorgeschreven snelheid wenst te houden, als obstakel op de weg zien. Ik wens veel succes met de bestrijding van te hard rijden; en het bijbrengen van discipline in o.a. het verkeer.' (239)

- 'Grootste ergernis - bumper rijders' (207)

- 'Ik vind dat er harder opgetreden mag worden tegen snelheidsovertreders door bv. de auto een paar maanden af te pakken.' (191)

Basisuitkomsten enquête

The SAS System 16:33 Wednesday, January 18, 1995 1

CODE	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
AHS	56	8.0	56	8.0
AWS	37	5.3	93	13.2
BZ	33	4.7	126	17.9
FAM	345	49.1	471	67.0
GS	69	9.8	540	76.8
GWS	34	4.8	574	81.7
L?S	1	0.1	575	81.8
LKS	11	1.6	586	83.4
LRS	1	0.1	587	83.5
MDB	9	1.3	596	84.8
MHB	3	0.4	599	85.2
MZB	1	0.1	600	85.3
MZS	6	0.9	606	86.2
RSB	10	1.4	616	87.6
SHB	28	4.0	644	91.6
SRB	6	0.9	650	92.5
SSB	5	0.7	655	93.2
SZB	1	0.1	656	93.3
TA	24	3.4	680	96.7
TBS	2	0.3	682	97.0
TSB	20	2.8	702	99.9
ZB	1	0.1	703	100.0

Frequency Missing = 26

The SAS System 16:33 Wednesday, January 18, 1995 2

COD	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
Familybeurs	345	49.7	345	49.7
AH Ootmarsum	56	8.1	401	57.8
AH Wijhe	37	5.3	438	63.1
Tijhuis Wselo	34	4.9	472	68.0
Mot Zwartewater	6	0.9	478	68.9
Luisman Kl haar	11	1.6	489	70.5
Mobil De kamp	9	1.3	498	71.8
Shell Steenwijk	5	0.7	503	72.5
Texaco Steenwijk	20	2.9	523	75.4
RSB	10	1.4	533	76.8
Shell Raalte	6	0.9	539	77.7
Shell Zwartsluis	1	0.1	540	77.8
Shell Hardenberg	28	4.0	568	81.8
Thuisbeurs Gmuid	69	9.9	637	91.8
Au dag Tubberg	24	3.5	661	95.2
Broem Zwolle	33	4.8	694	100.0

Frequency Missing = 35

woonomgeving respondent

OMGEVING	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
dorp	311	42.7	311	42.7
kleine stad	177	24.3	488	67.0
middelgrote stad	102	14.0	590	81.0
centr grote stad	25	3.4	615	84.5
buitw grote stad	80	11.0	695	95.5
anders	33	4.5	728	100.0

Frequency Missing = 1

The SAS System 16:33 Wednesday, January 18, 1995 3

SEKSE	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
man	421	57.9	421	57.9
vrouw	306	42.1	727	100.0

Frequency Missing = 2

LEEFTIJD	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
18	3	0.4	3	0.4
19	10	1.4	13	1.8
20	19	2.6	32	4.4
21	16	2.2	48	6.6
22	24	3.3	72	9.9
23	21	2.9	93	12.8
24	16	2.2	109	15.0
25	12	1.6	121	16.6
26	19	2.6	140	19.2
27	20	2.7	160	22.0
28	18	2.5	178	24.5
29	9	1.2	187	25.7
30	7	1.0	194	26.6
31	9	1.2	203	27.9
32	17	2.3	220	30.2
33	19	2.6	239	32.8
34	13	1.8	252	34.6
35	10	1.4	262	36.0
36	17	2.3	279	38.3
37	27	3.7	306	42.0
38	15	2.1	321	44.1
39	18	2.5	339	46.6
40	20	2.7	359	49.3
41	19	2.6	378	51.9
42	16	2.2	394	54.1
43	20	2.7	414	56.9
44	15	2.1	429	58.9
45	14	1.9	443	60.9
46	11	1.5	454	62.4
47	19	2.6	473	65.0
48	17	2.3	490	67.3
49	14	1.9	504	69.2
50	13	1.8	517	71.0
51	15	2.1	532	73.1
52	7	1.0	539	74.0
53	9	1.2	548	75.3
54	5	0.7	553	76.0
55	10	1.4	563	77.3
56	15	2.1	578	79.4
57	8	1.1	586	80.5
58	3	0.4	589	80.9
59	6	0.8	595	81.7
60	10	1.4	605	83.1
61	8	1.1	613	84.2
62	4	0.5	617	84.8
63	10	1.4	627	86.1
64	9	1.2	636	87.4
65	11	1.5	647	88.9
66	10	1.4	657	90.2
67	13	1.8	670	92.0
68	10	1.4	680	93.4
69	8	1.1	688	94.5
70	11	1.5	699	96.0
71	4	0.5	703	96.6
72	4	0.5	707	97.1
73	2	0.3	709	97.4
74	5	0.7	714	98.1
75	3	0.4	717	98.5
76	2	0.3	719	98.8
77	2	0.3	721	99.0
78	2	0.3	723	99.3
80	3	0.4	726	99.7
82	2	0.3	728	100.0

Frequency Missing = 1

PROVIN	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
Groningen	6	0.8	6	0.8
Friesland	7	1.0	13	1.8
Drenthe	49	6.7	62	8.5
Overijssel	543	74.5	605	83.0
Gelderland	86	11.8	691	94.8
Flevoland	19	2.6	710	97.4
Utrecht	5	0.7	715	98.1
Noord-Holland	5	0.7	720	98.8
Zuid-Holland	5	0.7	725	99.5
Zeeland	1	0.1	726	99.6
Noord-Brabant	3	0.4	729	100.0

The SAS System

16:33 Wednesday, January 18, 1995 21

is auto van uzelf?

VANWIEA	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
auto van mij	567	80.1	567	80.1
auto vd zaak	66	9.3	633	89.4
leasea vd zaak	24	3.4	657	92.8
auto van ander	49	6.9	706	99.7
huurauto	2	0.3	708	100.0

Frequency Missing = 21

The SAS System

16:33 Wednesday, January 18, 1995 22

hoe hard rijdt u op autoweg?

HOEHARDA	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
70	1	0.1	1	0.1
80	10	1.4	11	1.6
82	1	0.1	12	1.7
85	4	0.6	16	2.3
90	38	5.4	54	7.7
95	23	3.3	77	11.0
98	2	0.3	79	11.2
100	348	49.5	427	60.7
102	1	0.1	428	60.9
103	1	0.1	429	61.0
105	35	5.0	464	66.0
108	1	0.1	465	66.1
110	136	19.3	601	85.5
115	14	2.0	615	87.5
120	74	10.5	689	98.0
125	4	0.6	693	98.6
130	4	0.6	697	99.1
135	1	0.1	698	99.3
140	4	0.6	702	99.9
145	1	0.1	703	100.0

Frequency Missing = 26

hoe hard rijdt u op prov weg?

HOEHARDP	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
20	1	0.1	1	0.1
50	1	0.1	2	0.3
60	2	0.3	4	0.6
70	21	3.0	25	3.6
72	1	0.1	26	3.7
75	21	3.0	47	6.7
78	2	0.3	49	7.0
80	316	45.0	365	51.9
82	3	0.4	368	52.3
83	2	0.3	370	52.6
85	73	10.4	443	63.0
87	2	0.3	445	63.3
90	137	19.5	582	82.8
92	1	0.1	583	82.9
95	23	3.3	606	86.2
100	83	11.8	689	98.0
105	2	0.3	691	98.3
110	6	0.9	697	99.1
115	1	0.1	698	99.3
120	3	0.4	701	99.7
130	1	0.1	702	99.9
145	1	0.1	703	100.0

Frequency Missing = 26

hoe vaak 3 mnd gecontroleerd?

VAAKCONT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0	507	72.5	507	72.5
1	63	9.0	570	81.5
2	53	7.6	623	89.1
3	20	2.9	643	92.0
4	18	2.6	661	94.6
5	10	1.4	671	96.0
6	8	1.1	679	97.1
7	2	0.3	681	97.4
8	2	0.3	683	97.7
10	9	1.3	692	99.0
12	1	0.1	693	99.1
15	2	0.3	695	99.4
20	3	0.4	698	99.9
40	1	0.1	699	100.0

Frequency Missing = 30

hoe vaak afgelopen 3 mnd bekeurd?

VAAKGIRO	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0	678	96.0	678	96.0
1	24	3.4	702	99.4
2	3	0.4	705	99.9
4	1	0.1	706	100.0

Frequency Missing = 23

hoe vaak afgelopen 3 mnd staandegehouden?

VAAKSTAA	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0	699	99.1	699	99.1
1	5	0.7	704	99.9
5	1	0.1	705	100.0

Frequency Missing = 24

van vrienden gehoord bekeurd?

GEHOBEKU	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
ja	292	41.1	292	41.1
nee	418	58.9	710	100.0

Frequency Missing = 19

kans bekeuring veranderd?

KANSBEKU	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
toegenomen	301	45.6	301	45.6
gelijk	317	48.0	618	93.6
kleiner	42	6.4	660	100.0

Frequency Missing = 69

u houdt zich aan limiet als

STRICLIM	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
geen cont	353	52.1	353	52.1
1 keer p jaar	51	7.5	404	59.6
1 keer h jaar	39	5.8	443	65.3
1 keer 3 mnd	49	7.2	492	72.6
1 keer mnd	72	10.6	564	83.2
1 keer week	114	16.8	678	100.0

Frequency Missing = 51

andere snelheid op autoweg?

RIJAUWEG	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
sneller	20	2.9	20	2.9
zelfde snelheid	634	93.4	654	96.3
langzamer	25	3.7	679	100.0

Frequency Missing = 50

andere snelheid op prov weg?

RIJPROV	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
sneller	16	2.4	16	2.4
zelfde snelheid	583	88.9	599	91.3
langzamer	57	8.7	656	100.0

Frequency Missing = 73

andere snelheid in stad?

RIJSTAD	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
sneller	16	2.4	16	2.4
zelfde snelheid	545	83.1	561	85.5
langzamer	95	14.5	656	100.0

Frequency Missing = 73

info via land tv?

LANTV	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	591	83.5	591	83.5
ja	117	16.5	708	100.0

Frequency Missing = 21

The SAS System

16:33 Wednesday, January 18, 1995 28

info via reg tv?

REGTV	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	566	79.9	566	79.9
ja	142	20.1	708	100.0

Frequency Missing = 21

info via land radio?

LANRADIO	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	608	85.9	608	85.9
ja	100	14.1	708	100.0

Frequency Missing = 21

info via reg radio?

REGRADIO	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	530	74.9	530	74.9
ja	178	25.1	708	100.0

Frequency Missing = 21

The SAS System

16:33 Wednesday, January 18, 1995 29

info via land dagblad?

LANDAG	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	654	92.4	654	92.4
ja	54	7.6	708	100.0

Frequency Missing = 21

info via regdagblad?

REGDAG	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	487	68.8	487	68.8
ja	221	31.2	708	100.0

Frequency Missing = 21

info via folders

FOLDERS	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	666	94.1	666	94.1
ja	42	5.9	708	100.0

Frequency Missing = 21

The SAS System

16:33 Wednesday, January 18, 1995 30

info via vvnteam?

VVNTEAM	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	644	91.0	644	91.0
ja	64	9.0	708	100.0

Frequency Missing = 21

info via vrienden?

VRIENDEN	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	588	83.1	588	83.1
ja	120	16.9	708	100.0

Frequency Missing = 21

niets vernomen over actie?

NIETS	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	518	73.2	518	73.2
ja	190	26.8	708	100.0

Frequency Missing = 21

The SAS System

16:33 Wednesday, January 18, 1995 31

info via anders

ANDERS	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	660	93.2	660	93.2
ja	48	6.8	708	100.0

Frequency Missing = 21

ik sta erachter

ERACHTER	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
mee eens	584	84.6	584	84.6
niet mee eens	74	10.7	658	95.4
geen mening	32	4.6	690	100.0

Frequency Missing = 39

aanpak beter limiet

BETERLIM	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
mee eens	499	79.0	499	79.0
niet mee eens	100	15.8	599	94.8
geen mening	33	5.2	632	100.0

Frequency Missing = 97

The SAS System

16:33 Wednesday, January 18, 1995 32

aanpak beter veilig

BETERVEI	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
mee eens	463	72.5	463	72.5
niet mee eens	129	20.2	592	92.6
geen mening	47	7.4	639	100.0

Frequency Missing = 90

aanpak te intensief

INTESIEF	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
mee eens	206	34.2	206	34.2
niet mee eens	289	47.9	495	82.1
geen mening	108	17.9	603	100.0

Frequency Missing = 126

levert commentaar

COMMENT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nee	519	71.2	519	71.2
ja	210	28.8	729	100.0

Bijlage 4 Politie-evaluatie



Postbus 100
7570 AC Oldenzaal
Telefoon 054 10-3 2400

- Twente
- District Noordoost-Twente

Korpsonderdeel	Afdeling Bijzonder Taken	• S.W.O.V.
Bezoekadres	afd.A.B.T. Past. Plegstraat 2 Oldenzaal	t.a.v. Liem hway Oei Postbus 170 2260 AD Leidschendam
Doorkiesnummer	tst. 29	
Faxnummer	05410-31915	
Behandeld door	J.Oude Sanderink	
Ons kenmerk	radarproject 1994	
Uw kenmerk		
Datum	20-12-94	
Onderwerp	radarproject overijssel 94	
Bijlagen		

- Vorbereiding: Door de reorganisatie zijn de voorbesprekingen door verschillende personen bezocht. Dit is erg storend, omdat je alles uit de verslagen moet lezen.
-
- Planning: Nadat ik als coördinator van verkeerszaken was aangewezen heb ik de afgesproken uren gepland. Het district Noordoost-Twente bestaat uit 4 afdelingen en de controles werden verdeeld over deze afdelingen. Ruim voor een nieuwe 4-weeks periode heb ik deze planning aan de afdelingen verzonden.
- Takenpakket: Elke afdeling heeft een aantal radarwaarnemers en deze moesten de controles uitvoeren. Wanneer men een controle niet kon uitvoeren, mocht er onderling geruild worden. De films moesten bij mijn afdeling worden ingeleverd waarna ik zorgde voor het ontwikkelen en het verzenden van de films naar Hardenberg.
- Voorlichting: Bij de start van de actie was er in ons district geen voorlichter aanwezig. De voorlichting naar de pers werd dan ook centraal geregeld. De voorlichting aan de medewerkers werd door mij via het personeelsblad van het district geregeld. Verder ontvingen alle radarwaarnemers nog persoonlijk schrijven over de actie, waarin de voorbereiding, het doel en de uitvoering werd toegelicht.

Problemen:

Uitvoering: Al snel bleek dat het aantal toegezegde uren niet werd gehaald, omdat er door o.a. onderzoeken, aanhoudingen en zware aanrijdingen wel eens een controle uitviel.

Om dit op te vangen, heb ik meer uren gepland dan aanvankelijk was afgesproken.

Materiaal: De radarauto is enkele keren defect geweest. Omdat er geen reserve-materiaal is en de auto met camera naar Overveen moet voor reparatie neemt dit te veel tijd in beslag.

Controle: Zelf heb ik controles uitgevoerd.

Tijdens controles merk je dat er veel wordt afgeremd net voor de controle. Er zijn enkele redenen voor aan te geven. De radarauto wordt in het district al enkele jaren gebruikt en is inmiddels vrij bekend. Op drukke wegen wordt er veel geseind tijdens een controle.

Wanneer je minder opvallend staat, pak je meer overtredders.

Het aantal overtredders is dus sterk afhankelijk van een aantal hiervoor aangegeven factoren.

Ook heb ik de indruk gekregen tijdens de controles dat er meer tegemoetkomende bestuurders dan achter opkomende bestuurders te hard rijden. Dit komt dan ook weer door het wel of niet tijdig opmerken van de radarauto.

Kosten:

Dit zijn o.a. aanschaf films, ontwikkelen films, porto kosten verzenden films en manuren. De werkelijke kosten zijn hiervan nog niet bekend.

Prettige feestdagen en een veilig en gezond 1995.

John Oude Sanderink.

Er ontstaat een verschil tussen het aantal gefotografeerde voertuigen en het aantal processen-verbaal wat daaruit voortvloeit.

De reden hiervan kan zijn:

1. Niet alle foto's zijn goed af te lezen.
2. Er zitten proefopnames tussen.
3. Er gaat iets mis in de administratieve verwerking. (bv. verdachte is niet op te sporen).
4. Er zitten veel dubbelopnames tussen, waar niet duidelijk is wie de overtreder is enz.

Het aantal processen-verbaal per wegvak is reeds in uw bezit.

Enige aandachtspunten bij het totale project:

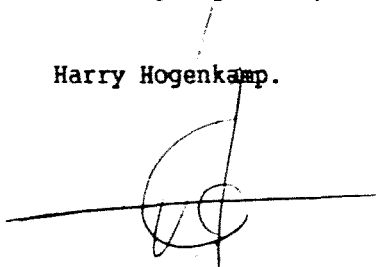
1. District Vechtdal heeft hoofdzakelijk zelf de keus gemaakt, welke wegen wel of niet binnen het project vielen.
 2. Het totaal aantal te plannen uren voor het project, werden gehaald uit het aantal beschikbare uren voor het totale verkeerswerkplan.
 3. Het ManagementTeam gaf aan de uitvoering van dit project hoge prioriteit.
 4. De interne voorlichting verliep via de mail-functie in het bedrijfsprocessensysteem.
De resultaten van de controles werden via een infobulletin aan de collega's bekend gemaakt.
 5. Buiten de persvoorlichting door het ROVO, werden sporadisch berichten aan de plaatselijke pers doorgegeven.
 6. In het begin van het project hadden wij geen opgeleide radarwaarnemers.
In overleg met O.M. werden door een gediplomeerde waarnemer uit een ander district 15 mensen opgeleid.
 7. Binnen het district Vechtdal werden de gemaakte foto's aangeleverd, om hier te worden afgelezen.
Hierbij ontstond nog al eens achterstand, omdat er vaak meer dan 1 of 2 weken voorbij gingen, voordat de ontwikkelde films in ons bezit waren.
Ook ontstond er soms enige achterstand door personeelsgebrek in Vechtdal.
Door de slechte kwaliteit van foto's uit het district Noord Oost Twente, was het vaak niet mogelijk om deze films duidelijk af te lezen.
- Doordat de fotocamera van het district Ijsseldelta vlak voor de vakantie defect is geweest en dit pas na enige weken werd ontdekt, is hier een grote uitval in films geweest.
In de tweede fase was Vechtdal in het bezit van nieuwe afleesapparatuur, waardoor het erg weinig voorkwam dat kentekens slecht te lezen waren.
8. Alle administratieve werkzaamheden werden eveneens in Vechtdal gedaan.
Hiervoor moesten enige personeelsleden worden opgeleid, zodat we nu beschikken over een goed draaiende radarafdeling.

9. Het is een groot voordeel dat het aflezen en verwerking op één centrale plaats gebeurd.
Hierdoor hebben betrokkenen, zowel collega's als verdachten één plaats om te reageren. Ook is er in de loop van het project hier een goed team van kundige mensen ontstaan.
10. Het bleek een probleem te zijn om radarwaarnemers zover te krijgen dat ze bij de controleplaats borden plaatsten. Het ontbrak ook aan tijd om hierop controle uit te oefenen.
11. Doordat in Vechtdal geen projectleider was vrijgepland, kwamen veel van de coördinatiewerkzaamheden neer op de verkeerscoördinator, die al een volle dagtaak had.
12. Het vrijgemaakte bedrag voor de administratieve verwerking, bleek niet voldoende te zijn voor het hele project.
13. De aanschafkosten van een film bedroegen ± f10.- per film.
In totaal zijn in Vechtdal ± 300 films gebruikt.

Hopende dat u zo voldoende bent geïnformeerd.

Hartelijke groeten,

Harry Hogenkamp.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'H' and 'K' intertwined, with a horizontal line crossing through the middle of the letters.



Postbus 155
8100 AD Raalte
Telefoon 05720 - 55555
Fax 05720 - 57858

- IJsselland
- District Salland

Bezoekadres: Mettingenlaan 48
8102 ER Raalte
Korpsonderdeel: Operationele/Bestuur-
lijke Ondersteuning.
Behandeld door: S. van der Laan.
Doorkiesnummer: 05720-55555
Oms kenmerk: 208 /95
Ow kenmerk:
Datum: 6 februari 1995.
Onderwerp: Evaluatie snelheids-
campagne 1994.
Bijlagen: 1 blz activiteiten.

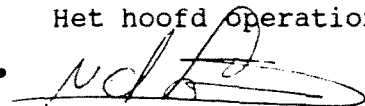
• S. W. O. V.
t.a.v. dhr. Liem hway Oei,
postbus 170
2260 AD Leidschendam.

Geachte Heer,

- Naar aanleiding van bovengenoemd onderwerp bericht ik u het volgende.
De gevolgde procedure bij de totstandkoming van de snelheids-
campagne liep via de projectgroep snelheidsbeheersing (ex-
tern), werkgroep verkeer (intern) en het Management-Team van
het district Salland.
De gehanteerde criteria betroffen de in de praktijk geconsta-
teerde overtredingen m.b.t. de snelheid.
Het aantal mensdagen voor de snelheidshandhaving is vastge-
steld n.a.v. een inschatting van de benodigde uren, waarna
deze in mindering werden gebracht op de in het beleidsplan
vastgestelde aantal.
De interne voorlichting werd gedaan door de districtsvoorlich-
ter; de feitelijke snelheidscontrole werd gedaan door de
medewerkers van de werkgroep verkeer; zijn allen waarnemer.
De externe voorlichting werd middels perspublikaties verzorgd
door de districtsvoorlichter.
Problemen bij de uitvoering vanwege gebrek aan opleiding/in-
structie, kennis en vaardigheden van de uitvoerders hebben
zich niet voorgedaan.
Tijdens het project deden er zich geen andere problemen voor
dan capaciteitsproblemen, waardoor sommige controles geen
doorgang konden vinden.
Voor de controleresultaten per wegvak mag ik u verwijzen naar
bijgevoegde bijlage.

Hopende u hiermede voldoende te hebben ingelicht.

Het hoofd operationele/bestuurlijke ondersteuning,

• 

Bijlagen S. van der Laan.

S.W.O.V. Project IJsseldelta.

Via taakveldchef verkeer kwam het verzoek om mee te doen aan dit project. Als projectleider werd Berghuis aangezocht. Hij maakte een plan van aanpak wat door het MT is goedgekeurd.

Na dat Berghuis de eerste helft van het project had begeleid, vertrok hij naar het M.I.C. en werd het project voor wat betreft de tweede helft overgenomen door Terpstra.

(dus een wisseling tijdens het project). Tevens was Terpstra nog maar kort in IJsseldelta en moest dus nog aanpassen aan de communicatielijnen binnen de nieuwe organisatie.

Wat Berghuis betreft moest er tijd worden vrijgemaakt om naast de uitvoering van de Algemene dienst met het Project bezig te kunnen zijn. In zijn enthousiasme heeft hij nogal wat eigen tijd in het project gestoken.

Het project had de 2e prioriteit na de 24 uren bezetting.

Het aantal mensdagen (Controle uren) is vooraf vastgesteld en overeengekomen met de S.W.O.V. projectleider.

De controles werden uitgevoerd door meerdere mensen, zodat spreiding beter mogelijk was.

Intern zijn de uitvoerders van de snelheidscontroles met een schrijven en mondeling ingelicht over het project en de voor de uitvoering belangrijke punten.

Ook is intern een ieder op de hoogte gesteld met het project via het regelmatig verschijnend INFO bulletin.

De externe voorlichting zou centraal geschieden doch wat de pers betreft is dit uiteindelijk toch naar de districtelijke voorlichting gegaan.

Opleiding, kennis en vaardigheden waren voldoende aanwezig bij de uitvoerders.

Gemaakte foto's werden elders door de T.R. ontwikkeld en daarna centraal afgelezen en verwerkt in het District VECHTDAL. De problemen die hierbij zijn ontstaan, zijn het beste te achterhalen in dat District.

Met het gebruik van TWEE feed back borden hadden de meeste waarnemers moeite. Vooral wat betreft het demonteren e.d. bij vervoer.

Het afremmen van naderende auto's kwam vooral voor op plaatsen waar je zichtbaar maar ook nogal opvallend stond.

De kosten van Mensuren zijn moeilijk aan te geven, want buiten de controle uren zijn er ook nog uren besteed door/aan

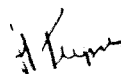
- a. projectleider
- b. halen/brengen voertuig uit ander district.
- c. reparatie voertuig/app.
- d. halen/brengen films (vooral in de eerste periode.)

Daarnaast was er natuurlijk de afschrijving apparatuur, aanschaffing, verzending, ontwikkeling van de films.

De baten in termen van ongevallen en slachtoffers is nog niet na te gaan.

De baten in gelden zou bij de C.J.I.B. voor de 30- gevallen te verkrijgen zijn. De gegevens van de 30 + gevallen via de Justitie.

Hopende u voldoende te hebben ingelicht.
H.Terpstra.



Bijlage 5 Specificatie gewenste ongevallen- en intensiteitsgegevens

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Specificatie gewenste ongevallen- en intensiteitsgegevens

In een cover-nota zal de SWOV een ongevallenevaluatie van de snelheidscampagnes in de provincies Friesland, Overijssel en Flevoland verrichten. Zo'n evaluatie gaat na welk effect de campagne heeft gehad op het aantal ongevallen, door dit te vergelijken met ongevallen in vergelijkbare perioden in voorgaande jaren en/of met ongevallen in vergelijkbare gebieden of wegen. De verkeersintensiteit zal mede in beschouwing worden genomen.

Hieronder volgt een overzicht van de gewenste door de betreffende provincies te leveren ongevallen- en intensiteitsgegevens. Schuine streep (/) betekent onderscheiden in twee groepen, dus bijvoorbeeld ongevallen en slachtoffers apart te leveren.

Jaren: 1991
1992
1993
1994

Perioden: Fase 1
Fase 2 (verschillend voor de drie provincies).
Rest van het jaar
Totaal van het hele jaar

Wegen: geselecteerde wegen
de overige 80/100 km/uur wegen die na 1.1.93 onder
beheer provincie+rijk vallen

Ongevallen/
slachtoffers dood
in ziekenhuis opgenomen gewonde
overig gewond
ums

Ongevallen/slachtoffers waarbij geen auto is betrokken buiten
beschouwing laten.

Dagen: werkdag
weekenddag

Uren:
werkdag: 0-9
9-18
18-24 uur

weekend: 0-24 uur

Verkeersintensiteit provinciale wegen in 1991 t/m 1994;
1991 index 100.

Getracht wordt van een **vierde provincie als controlegebied**
vergelijkbare gegevens te verkrijgen, d.w.z.:

Jaren: idem

Periode: fase 1: april t/m juni

fase 2: september t/m november

rest van het jaar

totaal van het hele jaar

Wegen: de 80/100 km/uur wegen die na 1.1.93 onder beheer
provincie+rijk vallen

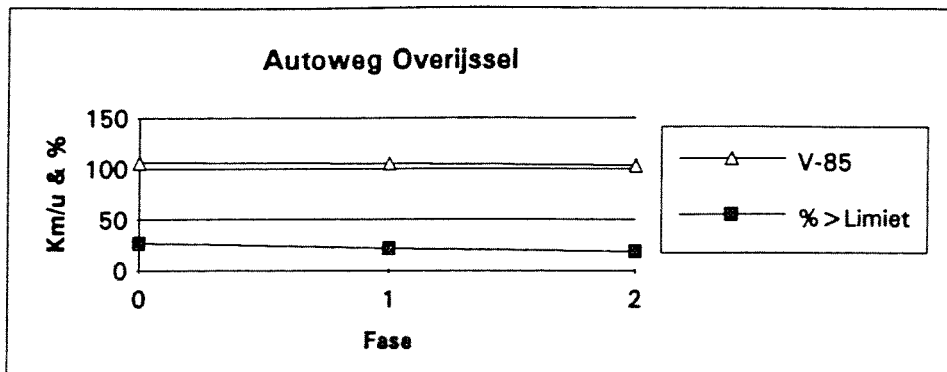
Ongevallen/ idem

slachtoffers:

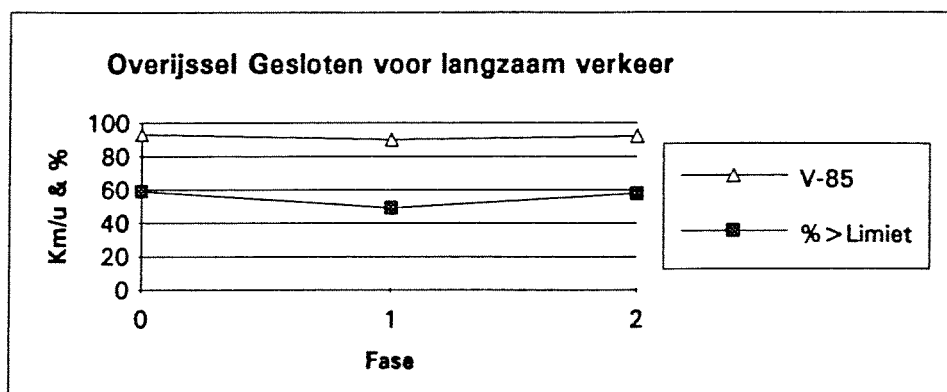
Dagen: idem

Uren: idem

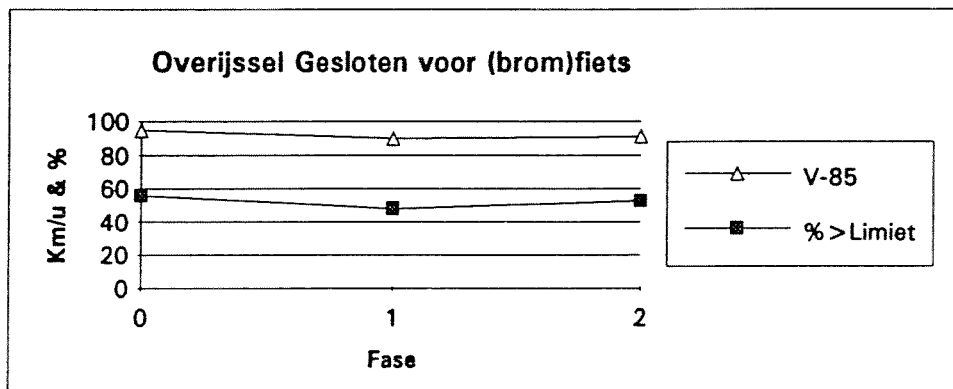
Afbeeldingen



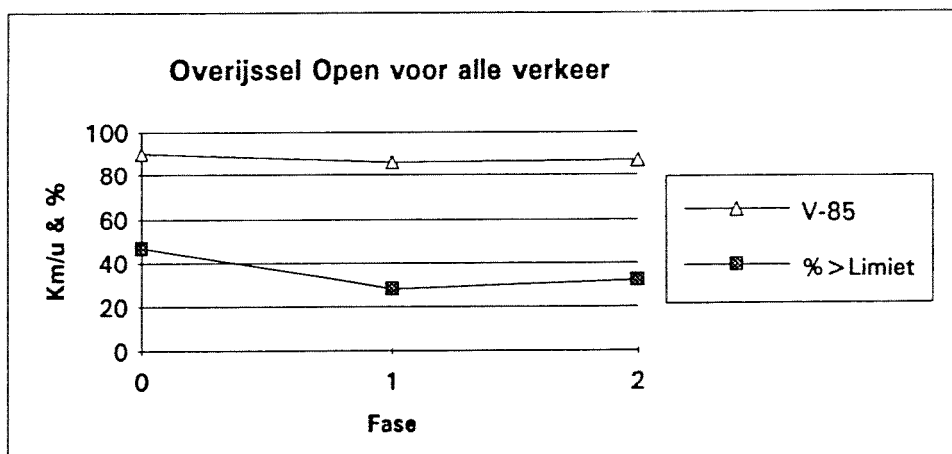
Afbeelding 5



Afbeelding 6



Afbeelding 7



Afbeelding 8

