

## Evaluatie van het toezicht op snelheid op 80- en 100 km/uur-wegen in Friesland

*Artikel ten behoeve van de Proceedings 'Gedragsbeïnvloeding in het Verkeers- en Vervoersbeleid', Soesterberg, 23 maart 1995*

D-95-13

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

Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



Stichting  
Wetenschappelijk Onderzoek  
Verkeersveiligheid  
SWOV

Postbus 1090  
2260 BB Leidschendam  
Duijndoord 32  
telefoon 070-320932  
telefax 070-3201261

# Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	5
2.	<i>Doel en motivering van het gehele onderzoek</i>	7
3.	<i>Opzet van het gehele onderzoek</i>	8
4.	<i>Opzet en uitvoering van de campagne in Friesland</i>	9
4.1.	Organisatie	9
4.2.	Opzet en voorbereiding van de campagne	9
4.3.	Uitvoering van de campagne	10
4.4.	Selectie wegen buiten de bebouwde kom (fase 0)	11
4.5.	Voorlichting	11
4.6.	Politie-inzet fase 1 en 2	12
4.7.	Voorlichting fase 2	12
5.	<i>Opzet en uitvoering van het onderzoek</i>	13
5.1.	Voorlichting in fase 1 en 2	13
5.2.	Enquête onder automobilisten	13
5.3.	Snelheidsmeting in fase 0, 1 en 2	15
6.	<i>Voorlopige conclusies en aanbevelingen</i>	17
6.1.	Conclusies	17
6.2.	Aanbevelingen	18
6.2.1.	Toezicht	18
6.2.2.	Voorlichting	18
	<i>Literatuur</i>	20



# 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 betekenen van het aantal doden en gewonden met minimaal 150 respectievelijk 2.000.

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

Op autowegen in Friesland rijdt 7% van de auto's sneller dan de limiet, voor wegen gesloten voor langzaam verkeer is dit percentage 42 en voor wegen gesloten voor (brom)fietsers 37%. Gerelateerd aan de bovengenoemde taakstelling zijn deze twee laatste overtredingspercentages hoog.

Uit diverse empirische onderzoeken in het buitenland (onder meer Nilsson, 1981; Salusjarvi, 1987) blijkt dat een reductie in snelheid een onevenredig grote reductie in ongevallen tot gevolg heeft. Indien op de Friese 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 25%.

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

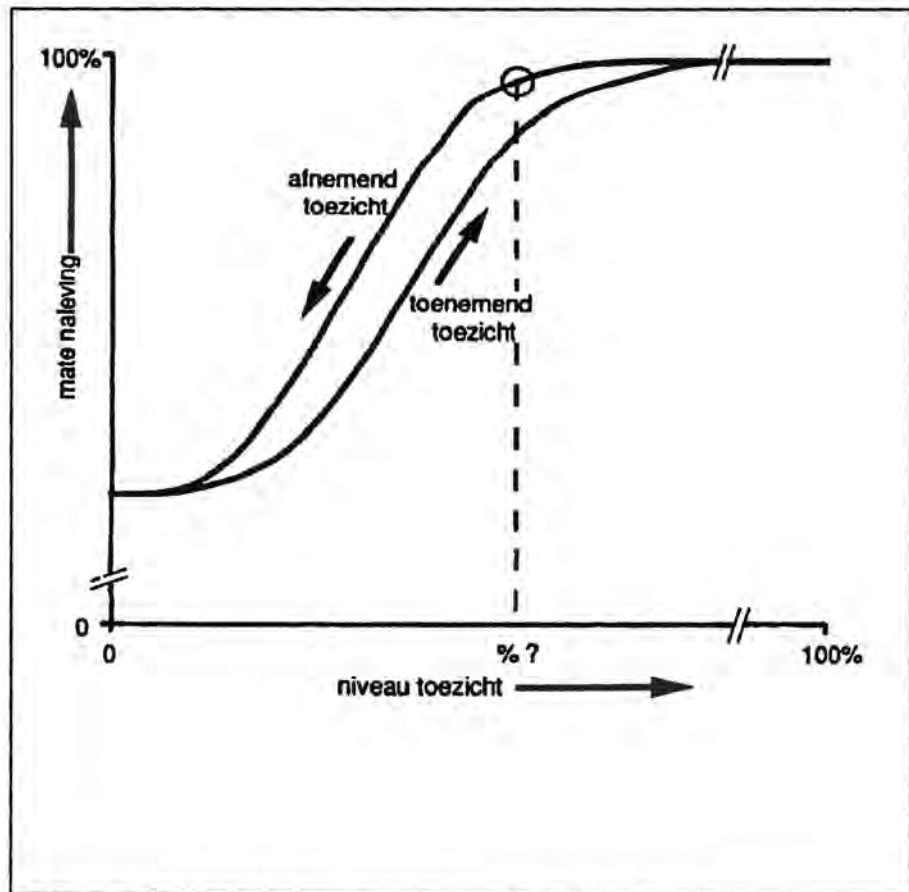
De gebruikelijke werkwijze volgens de *Leidraad* (Openbaar Ministerie, 1992) omvat intensieve controle op snelheid gedurende enkele weken, waarbij overtreders voor een deel op kenteken worden geverbaliseerd en voor een deel staande worden gehouden - een en ander in combinatie met voorlichtingsacties. Na de campagne wordt overgegaan op een veel lager onderhoudsniveau van de toezichtsinspanningen.

Ervaring met toezicht op de rijsnelheid op de snelwegen leert dat in 1992 circa 86.000 metingen zijn besteed aan snelheidscontrole op de snelwegen (Rijkswaterstaat, 1993). Dit heeft 300.000 bekeuringen opgeleverd. Van het genoemde aantal uren is 5% besteed aan controle 'op kenteken' en 95% aan controle 'met staande-houding' (waaronder ook rijdende surveillances). De controles op kenteken hebben circa 2/3 van de bekeuringen opgeleverd, en die met staande-houding 1/3 deel.

Hieruit kan worden afgeleid dat met een gegeven inzet aan menskracht van de politie de controlefrequentie veel hoger zal zijn bij controle op kenteken, dan daar waar ook staande-gehouden wordt.

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. De cruciale vraag is waar zich het optimum bevindt - dat wil zeggen, een maximaal effect bij een zo gering mogelijke inzet. Om deze vraag te kunnen beantwoorden wordt een evaluatie-onderzoek van toezicht op snelheid in een drietal provincies (Friesland, Overijssel en Flevoland) uitgevoerd. Door in deze drie provincies toezicht op snelheid met verschillende gradaties van politie-inzet toe te passen en te evalueren - waarbij in Friesland ervoor is gekozen om voor 100% op kenteken te controleren om een grotere pakkans te realiseren - wordt beoogd de respectievelijke plaatsen op de eerder aangegeven curve 'politie-inzet/mate van naleving' te kunnen aangeven voor de drie provincies.



Afbeelding 1. Relatie toezichtsniveau en mate van naleving

Dit artikel geeft verslag van de ervaringen in de provincie Friesland.

## 2. Doel en motivering van het gehele onderzoek

Ten opzichte van de gebruikelijke werkwijze zijn in het nu voorgestelde project de volgende facetten nieuw:

- toezicht grotendeels op kenteken;
- feedback-informatie voorbij het 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 volledig 'op kenteken' te laten plaatsvinden kan bij de gebruikelijke inzet een hoge controle-frequentie worden verkregen en dus mogelijk een duurzaam effect op de naleving van de limieten. Het gevolg van een blijvende snelheidsdaling zal naar verwachting een onevenredig grote reductie in ongevallen geven.

Beheersing van de rijnsnelheid kan:

- lokaal;
- op een verbinding;
- in een netwerk worden verricht.

Met de eerste twee benaderingen is reeds ervaring opgedaan, met positief resultaat (Oei, 1994). 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 duurzame effectieve beheersing van de rijnsnelheid (dat wil zeggen: een blijvende vermindering van het percentage overtreiders van de geldende limieten) praktisch realiseerbaar is. De primaire doelgroep is de automobilist die structureel te snel rijdt.

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

### 3. 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 toegelaten voertuigsoorten. Door de provincie zijn op basis van snelheids- en ongevalgegevens de wegen geordend naar prioriteit. Op basis hiervan wordt een specifieke opzet voor de handhaving, in nauw overleg met politie en justitie, vastgesteld.

De opzet is om behalve in Friesland ook in Overijssel en Flevoland op een vergelijkbaar deel van het wegennet verschillende toezichtsniveaus te beproeven en daarbij het effect op de gereden snelheid te bepalen.

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

De subjectieve pakkans wordt versterkt door middel van feedback aan alle passerende weggebruikers dat zij op snelheid zijn gecontroleerd, bijvoorbeeld in de vorm van een opklapbaar bord met de tekst *Uw snelheid is gecontroleerd. Politie* of door middel van een bord waarop de rijnsnelheid wordt getoond.

Het toezicht wordt dusdanig in ruimte en tijd gespreid dat dit voor de weggebruiker onvoorspelbaar is. Verondersteld wordt dat de automobilist die structureel te snel rijdt, voor een belangrijk deel de zakenrijder is.

Deze aanpak wordt voorafgegaan door indringende voorlichting, om een laag snelheidsniveau bij de start te verkrijgen. 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. Voorts worden de (veel) grotere controlefrequentie en de progressie in bestrafing bij herhaling van grove overschrijdingen van de limiet overgebracht. De voorlichting dient optimaal te zijn qua spreiding, inhoud en timing. Daar een deel van het autoverkeer in Friesland afkomstig is van buiten de provincie, zal de voorlichting ook in landelijke media moeten worden geplaatst.



## 4. Opzet en uitvoering van de campagne in Friesland

### 4.1. Organisatie

Bij de snelheids campagne en het evaluatie-onderzoek zijn vele actoren betrokken. Deze actoren zijn alle vertegenwoordigd in de projectgroep *Snelheidsbeheersing in een netwerk*, die deel uitmaakt van een netwerk van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland (ROF). De betrokken partijen zijn: Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland (voorzitterschap), de provincie Friesland, de regiopolitie, het Openbaar Ministerie, Veilig Verkeer Nederland (VVN), de verkeersveiligheidsgroep ROF (secretariaat) en de SWOV. Tevens is een werkgroep Voorlichting actief, waarin vertegenwoordigers van ROF, VVN, politie, provincie en SWOV zitting hebben.

### 4.2. Opzet en voorbereiding van de campagne

In dit onderzoek worden autowegen en wegen met een limiet van 80 km/uur in ogenschouw genomen. Deze wegen worden onderscheiden naar aantal rijbanen en rijstroken en toegelaten voertuigsoorten. De snelheids campagne is opgebouwd uit 3 fasen:

#### *Fase 0*

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

#### *Fase 1*

Bij de start van deze fase wordt voorlichting gegeven via een persconferentie, om weggebruikers te informeren over de gevaren van te hoge snelheid, en te waarschuwen voor de strenge en intensieve controle en de toegepaste werkwijze. Wekelijks wordt via de regionale media informatie gegeven over de hoeveelheid uitgereikte verbalen en dergelijke. In het kader van de landelijke VVN-snelheids campagne 'Mag het wat minder?' worden motto-borden langs de betreffende wegen geplaatst ter grootte van 2 x 1,4 m.

De snelheidscontroles worden uitsluitend op kenteken verricht. Vanuit een onopvallend langs de weg opgesteld voertuig wordt met radar en camera het verkeer in beide richtingen gecontroleerd. Een paar honderd meter voorbij de radar-auto wordt een verplaatsbaar bord geplaatst met de tekst *Uw snelheid is gecontroleerd. Politie* (zie Afbeelding 2). Alle passerende weggebruikers krijgen deze informatie en daarmee wordt de subjectieve pakkans verhoogd; het effect hiervan is te vergelijken met het effect van de waarneming door passerende bestuurders van een staande-gehouden bestuurder.



Afbeelding 2. Feedback-bord

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

Indien de ruimte het toelaat, zou een enkele maal op één verbinding op twee locaties tegelijk gecontroleerd kunnen worden. Als bestuurders na een waarschuwing dat ze gecontroleerd zijn, vervolgens nog te hard rijden, is er sprake van twee overtredingen. In nauw overleg met politie en Openbaar Ministerie is een specifieke opzet voor de handhaving vastgesteld. Bij het evaluatie-onderzoek zal het effect op de gereden snelheden in verband worden gebracht met de omvang van het toezicht in fase 1 en 2, met het aantal verbalen en met het aantal 30-plussers, (bestuurders die sneller dan 30 km/uur boven de limiet hebben gereden); dit is een strafbaar feit en behoort dus niet tot de overtredingen die volgens de *Wet-Mulder*, administratief afgehandeld kunnen worden door het Centraal Justitieel Incassobureau CJIB.

Gedurende de campagne van tweemaal twaalf weken is de inzet op 2.560 bruto controle-uren gesteld (inclusief het verplaatsen naar een andere locatie, het instellen van de radarapparatuur en het gebruiken van de lunch). Controle wordt alleen uitgevoerd op werkdagen in de periode van 7 tot 19 uur. Per wegvak wordt gedurende circa 1,5 tot 2 uur aaneengesloten gecontroleerd. Per dag kan op vier tot vijf wegvakken controle worden uitgeoefend.

De grens waarbij voertuigen gefotografeerd worden ligt op +10% boven de limietsnelheid; dus op 80 km/uur-wegen wordt gefotografeerd vanaf een snelheid van 89 km/uur. De controles worden zoveel mogelijk onvoorspelbaar gemaakt voor de weggebruiker; dit houdt in dat zij gespreid in tijd en ruimte verricht worden vanuit een ongemarkt voertuig.



**Afbeelding 3.** (Foto Gerard Vrakking)

Ter versterking van de campagne wordt een snelheidsdisplay toegepast waarop *de rijnsnelheid* van een passerend voertuig wordt weergegeven (*Afbeelding 3*). Dit bord wordt aangestuurd door een radar.

Bestuurders die ongemarkt de snelheid overschrijden worden hiermee geattendeerd op hun rijnsnelheid.

Periodieke inzet van een radargun en display wordt door VVN verzorgd. Er wordt voor gezorgd dat dit systeem niet gelijktijdig op eenzelfde wegvak met politietoezicht wordt ingezet.

Gedurende de zomer worden vanwege lage bezetting bij de politie (nagenoeg) geen snelheidscontroles gehouden.

#### *Fase 2*

De aanpak van de campagne in fase 2 is gelijklopend aan die in fase 1: voorlichting voor de start door middel van een persconferentie, onopvallende controles met feedback-bord, toepassing van snelheidsdisplay door VVN, motto-borden langs de weg.

### 4.3. Uitvoering van de campagne

Met de voorbereidingen van de campagne is reeds in een vroeg stadium begonnen; in de laatste maanden van 1993. De campagne is gestart op 30 maart 1994, met een persconferentie.



De snelheidscontroles werden uitgevoerd in:

- fase 1: van 5 april tot 1 juli 1994, met weinig/geen snelheidscontroles in de zomer;
- fase 2: van 12 september (persconferentie) tot begin december 1994.

#### 4.4. Selectie wegen buiten de bebouwde kom (fase 0)

Alleen autowegen en 80 km/uur-wegen kwamen in aanmerking om in de snelheids campagne te worden betrokken. Deze wegen vallen alle onder beheer van de provincie. Als selectie criterium is de potentiële reductie in ongevallen bij het bereiken van de taakstelling gehanteerd - dat wil zeggen, de potentiële reductie die zou optreden in de situatie waarin het percentage voertuigen dat sneller dan de limiet rijdt, 15% is.

Voor dit criterium is de empirisch afgeleide formule uit het Zweedse onderzoek van Nilsson (1981) gebruikt. Het gaat hierbij niet zozeer om de absolute waarde van de uitkomst van de formule, maar om het verkrijgen van een ordening van wegvakken die in aanmerking komen voor toezicht. Hoe hoger een wegvak scoort, hoe eerder deze in aanmerking komt voor toezicht. Wegvakken met een lage uitkomst worden op deze wijze buiten beschouwing gelaten.

De provincie heeft aldus op basis van snelheids- en ongevalgegevens van wegvakken een selectie gemaakt van wegvakken die in aanmerking komen voor de campagne. Op de hierboven beschreven wijze zijn 39 wegvakken geselecteerd. Deze wegvakken zijn ruimtelijk goed gespreid over de provincie en vormen globaal een wegennetwerk met een totale lengte van 323 km. De gekozen wegen zijn samengesteld uit:

- 10% enkelbaans autoweg;
- 40% enkelbaans wegen gesloten voor langzaam verkeer;
- 50% enkelbaans wegen gesloten voor (brom)fietsers.

De voorlichting werd voorbereid door de werkgroep Voorlichting. Hierbij werd het motto 'Mag het wat minder?' gebruikt. Dit motto is overgenomen van de landelijke VVN-campagne die drie weken na de start van de Friese campagne door VVN werd gelanceerd.

#### 4.5. Voorlichting

Tijdens de actie zijn motto-borden geplaatst langs de betreffende wegen (Afbeelding 4).

Door de voorlichter van de regiopolitie is een persbericht verzonden aan landelijke en regionale media. Vervolgens is de campagne gestart met een persconferentie, eveneens georganiseerd door de regiopolitie. Hierbij werden presentaties gegeven door een vertegenwoordiger van de politie en een vertegenwoordiger van de SWOV, gevolgd door een demonstratie van de te



Afbeelding 4. Mottobord van VVN

gebruiken apparatuur. Regionale dagbladen, regionale televisie en radio waren aanwezig op deze bijeenkomst.

In de regionale bladen is vrij veel aandacht besteed aan de campagne, waarbij ook een kaart en lijst van de wegen werd weergegeven met intensieve controle. Op de regionale televisie is op de avond na de persconferentie eveneens aandacht geschonken aan de campagne (voor een groot deel in de Friese taal). In de landelijke media werd (nagenoeg) geen aandacht besteed aan de Friese campagne. Wekelijks werden uitgebreide persberichten naar alle regionale en enkele lokale bladen verzonden met de resultaten van de controles van de week daarvoor.

Deze berichten werden veelal geheel overgenomen. In de maand juli is in de kranten bericht over de positieve resultaten van de campagne.

De radargun met snelheidsdisplay werd circa 1,5 uur per week ingezet.

#### 4.6. Politie-inzet fase 1 en 2

De landelijke reorganisatie van de politie heeft zijn effect op het project gehad: toezicht in het verkeer heeft over het algemeen geen hoge prioriteit, waardoor de grootte van de inzet voor de campagne beperkt was en geringer dan in het verleden gebruikelijk. Vanwege het opheffen van gespecialiseerde verkeersafdelingen ontbreekt veelal de kennis en ervaring veelal, waardoor het volgen van een opleiding voor toezicht op snelheid met behulp van radar en camera in een aantal gevallen noodzakelijk was.

De controles zijn verricht op 39 wegvakken. Toepassing van het bord *Uw snelheid is gecontroleerd*. Politie stroomafwaarts van de controle-locatie bracht aanvankelijk enige problemen met zich mee, vanwege de grootte ervan. Globaal geschat is de inzet van het bord 60% geweest. Een bord van kleiner formaat is besteld voor gebruik in fase 2. Lintcontroles, dat wil zeggen twee controles tegelijkertijd op een wegverbinding, werden in beperkte mate verricht.

Gemiddeld is per wegvak in de twee fases om de tien dagen gecontroleerd. Gemiddeld kon slechts tussen 40-50% van de geplande inzet worden gerealiseerd. Het verschil tussen geplande en gerealiseerde aantal controle-uren is circa een derde. Oorzaken hiervoor zijn ziekte, andere prioriteiten, technische storingen, enzovoort.

Er werden in de twee fases circa 175.000 voertuigen op snelheid gecontroleerd, waarvan 23.500 *Mulder- en OM-zaken* (13,5%).

#### 4.7. Voorlichting fase 2

Op 12 september 1994 werd fase 2 ingeluid met een persconferentie in het provinciehuis te Leeuwarden. Hierbij werden de resultaten van de controles in fase 1 bekend gemaakt en het effect op de rijsnelheid. Tevens werd door VVN een ontwerpwedstrijd 'Mag 't wat minder?' uitgeschreven voor een motto-bord onder docenten en studenten van grafische opleidingen en kunstopleidingen. In de regionale media - dagbladen en TV - werd hieraan ruime aandacht gegeven en in een landelijk ochtendblad is een hoofdartikel gewijd aan de start van de tweede fase van de snelheids campagne in de provincies Friesland, Overijssel en Flevoland. Dit laatste is van belang aangezien naar verwachting een substantieel deel van het autoverkeer in de betreffende provincies afkomstig is van buiten de provincie.

## 5. Opzet en uitvoering van het onderzoek

Doel van het onderzoek is het effect van de campagne op het snelheidsgedrag te bepalen. Tevens zal worden nagegaan in hoeverre deze aanpak langdurig kan worden gerealiseerd. De evaluatie omvat de volgende onderdelen:

1. Voorlichting fase 1 en 2.
2. Enquête onder automobilisten over de campagne in fase 1 en 2.
3. Rijsnelheid in de fasen 0, 1 en 2.
4. Ervaringen van de politie aangaande de campagne.

### 5.1. Voorlichting in fase 1 en 2

Bij de start van fase 1 en 2 is een persconferentie gehouden. De regionale media (TV en pers) hebben hieraan veel aandacht besteed. Een deel van het verkeer op het geselecteerde wegennet komt van buiten de provincie en verwacht wordt dat veel van deze automobilisten de informatie over de snelheidscampagne niet hebben gekregen, aangezien dit nieuws nauwelijks in de landelijke pers is verschenen. Deze categorie bestuurders vormt naar verwachting een niet te verwaarlozen doelgroep. Bij de start van fase 1 hebben de landelijke media geen interesse getoond voor de campagne. In fase 2 is in een landelijk ochtendblad een artikel gepubliceerd over de start van de campagne in de drie provincies.

Verder zijn specifiek op de campagne gerichte motto-borden langs de weg geplaatst gedurende het project, om zowel bestuurders van buiten de provincie als eigen bestuurders voor te lichten.

### 5.2. Enquête onder automobilisten

In de laatste weken van fase 1 en 2 zijn enquêtes gehouden onder automobilisten over hun ervaringen met de voorlichting en de controle, alsook om het maatschappelijk draagvlak van de uitgevoerde intensieve controle na te gaan. Deze enquête is verricht door Traffic Test (Huijser, 1994). Hierbij is gebruik gemaakt van een in het verleden getrokken steekproef (ten behoeve van de periodieke zogenoemde PROV-enquêtes) uit het adressenbestand van de PTT.

Voor de evaluatie van de campagne werd tweemaal een enquête gehouden onder een representatieve steekproef van Friese automobilisten. De eerste enquête vond plaats in de maand juni 1994 in de laatste weken van fase 1 (geïntensiveerd toezicht); de tweede enquête werd afgenomen in oktober 1994, enkele weken na de start van fase 2, met opnieuw geïntensiveerd toezicht. De enquêtegegevens vormen enerzijds een aanvulling op de gegevens over rijsnelheden en politie-inzet, en geven anderzijds nieuwe informatie over de acceptatie van het toezicht.

Voorafgaand aan het campagnejaar 1994 was uit enquêtegegevens het volgende bekend over de verkeerssituatie in Friesland. Over de periode 1990-1993 werd de pakkans (op alle categorieën wegen) voor snelheidsovertredingen in Friesland lager ingeschat dan in de rest van Nederland. Over dezelfde periode werd ook het niveau van politietoezicht in Friesland lager ingeschat dan in de rest van Nederland. Het is goed te begrijpen dat het feitelijk niveau van het Friese politietoezicht wat lager zou kunnen zijn dan in de rest van Nederland, gegeven het feit dat Friesland de meest verkeersveilige van de drie noordelijke provincies (Groningen, Drenthe, Friesland) was in de periode 1990-1993.

In juni 1994 werd een steekproef van 505 in Friesland woonachtige automobilisten getrokken uit het Friese respondentendeelbestand van bureau Traffic Test. Van de benaderde automobilisten hadden 382 respondenten (respons 76%) de enquête ingevuld en geretourneerd. In oktober 1994 werd een steekproef van 481 Friese automobilisten getrokken als onderdeel van het *Provinciale Regionale Onderzoek Verkeersveiligheid* (PROV). Via een apart inlegvel met specifieke vragen over de snelheidscampagne werden deze automobilisten ondervraagd. Bij de tweede steekproef stuurden 386 automobilisten (respons 80%) de enquête terug.

De vergelijkbaarheid van beide steekproeven is groot. De procedure van steekproeftrekken is bij beide metingen identiek geweest, en beide steekproeven wijken qua sekse- en leeftijdsamenstelling niet statistisch significant af van de gegevens van de totale Nederlandse populatie van rijbewijsbezitters. Wat betreft sekse- en leeftijdsamenstelling zijn de verschillen tussen de steekproeven gering. Het enige statistische significante verschil is, dat de mannelijke respondenten in de leeftijd 25-40 een kleiner aandeel hebben in de steekproef in juni (17%) dan in de steekproef in oktober (23%).

Bij beide metingen blijkt dat meer dan de helft van de respondenten in een dorp woont (55% meting 1; 60% meting 2) en dat men naar eigen schatting gemiddeld iets minder dan 10.000 kilometers per jaar op provinciale wegen in Friesland rijdt. Dit wijst erop dat de regelmatige berijders van provinciale wegen goed vertegenwoordigd zijn in deze steekproef.

De voornaamste resultaten kunnen als volgt worden samengevat:

- Het zelf-gerapporteerde snelheidsgedrag op provinciale wegen is nauwelijks verminderd ten opzichte van de neutrale controleperiode oktober 1993. Bij beide metingen geeft 10% van de respondenten aan dat men op de provinciale wegen wat langzamer is gaan rijden.
- Bij beide metingen verklaart één procent van de ondervraagde automobilisten na staande-houding een bekeuring te hebben ontvangen. Drie (meting 1) à vier procent van de automobilisten geeft aan op kenteken te zijn bekeurd wegens een snelheidsovertreding.
- Bij beide metingen heeft een groep van bijna 50% van de respondenten direct (eigen observatie) of indirect (horen zeggen) iets gemerkt van snelheidscontroles in Friesland.
- Eén op de vier Friese automobilisten is zelf langs de weg een snelheidscontrolepost tegengekomen.
- De controles hebben wel een effect gehad op het snelheidsgedrag van automobilisten die de controles daadwerkelijk zijn gepasseerd. Friese automobilisten die een snelheidscontrolepost zijn tegengekomen verklaren vaker langzamer te zijn gaan rijden op provinciale wegen dan Friese automobilisten die geen snelheidscontrolepost zijn tegengekomen.
- Circa 40% van de Friese automobilisten meende dat de kans op snelheidsbekeuring op provinciale wegen in Friesland was toegenomen. Gesprekken met vrienden en kennissen over bekeuringen of controles, of publiciteit in de media hebben daaraan waarschijnlijk bijgedragen.
- De belangrijkste informatiekanalen over de campagne waren borden langs de weg en regionale dagbladen. Secundaire analyses op de gegevens van meting 1 wijzen op de belangrijke rol van de regionale dagbladen bij het informeren van weggebruikers over de actie en het overtuigen van het belang ervan. Bij de weggebruikers die in regionale dagbladen iets hadden gelezen over de actie was een hoger percentage (namelijk 82%) het eens dat de aanpak ertoe leidde dat automobilisten zich beter aan de limiet houden, dan bij de weggebruikers die niets over de actie hadden gelezen in de regionale dagbladen (70%). Bij de weggebruikers die in regionale dagbladen informatie over de actie hadden verkregen was een hoog



percentage (69%) het oneens met de uitspraak dat de aanpak te intensief was en niet in verhouding staat tot het probleem. Bij de weggebruikers die géén informatie over de actie via de regionale dagbladen hadden verkregen, lag dit percentage lager. Van alle informatiebronnen worden de regionale dagbladen ook het meest genoemd (40%, meting 1; 34%, meting 2).

- De sociale acceptatie van het geautomatiseerd toezicht is groot: ongeveer driekwart van de automobilisten staat achter de aanpak. Voorzichtigheids-halve dient te worden aangetekend dat er een aanwijzing is dat deze acceptatie in de loop van de campagne enigszins kan afnemen. Dit wijst op het belang van blijvende deskundige voorlichting over de betekenis van het geautomatiseerd toezicht.

### 5.3. Snelheidsmeting in fase 0, 1 en 2

Snelheidsmetingen zijn in fase 0, voor de start van de campagne, en aan het eind van fase 1 en 2 verricht om het effect van de campagne op de rijsnelheid in deze twee laatste fases te bepalen. Het meetprogramma in de drie fasen is zoveel mogelijk onder dezelfde condities gehouden; dat wil zeggen op ieder wegvak op dezelfde dag en hetzelfde tijdstip onder goede weer- en licht-condities meten. De snelheid van het snelverkeer wordt op ieder wegvak gedurende circa 1 uur (minimaal 200 voertuigen) met radar vanuit een langs de weg geparkeerd ongemarkeerd voertuig gemeten.

De resultaten van de metingen uit fase 0, 1 en 2 worden in *Tabel 1* samenvattend weergegeven.

Wegtype	Fase 0	Fase 1	Fase 2
<b>Autoweg</b>			
N	1302	1429	1319
V-85	98	96	97
% > Limiet	7%	5%	7%
% > Limiet + 10%	2%	1%	3%
<b>Gesl. langz. verk</b>			
N	4852	5330	4659
V-85	92	87	86
% > Limiet	42%	32%	31%
% > Limiet + 10%	17%	11%	9%
<b>Gesl. (br)fiets</b>			
N	4699	4375	5173
V-85	90	86	84
% > Limiet	37%	29%	23%
% > Limiet + 10%	14%	10%	7%

Tabel 1. Rijsnelheid in fase 0, 1 en 2 (aantal gemeten voertuigen, V-85, % overtreders en overschrijders) onderscheiden naar wegtype.

Onderscheid wordt gemaakt in percentage overtreders (zij die sneller rijden dan de limiet + 10%) en het percentage overschrijders (zij die sneller dan de limiet rijden).

Uit deze tabel blijkt dat er over de hele linie een daling in rijnsnelheid optreedt. Op de autoweg is de uiteindelijke daling in V-85 niet groot: -1 km/uur; het percentage overschrijders ligt in fase 0 reeds heel laag, in fase 2 is deze gelijk gebleven als in fase 0. Het niveau hiervan ligt reeds onder de taakstelling.

De uiteindelijke afname van de V-85 van de twee andere wegtypen is groot te noemen: -6 km/uur; het percentage overschrijders is gezakt van respectievelijk 42 naar 31% en van 37 naar 23%. Het niveau van de rijnsnelheid is gerelateerd aan de taakstelling, ondanks deze reducties, toch nog hoog. Een opmerking dient te worden gemaakt ten aanzien van de gevonden afname toezichtsniveau; deze is in fase 2 geringer geweest dan in fase 1; de verdere daling in snelheid in fase 2 is dan ook opmerkelijk.

Aangetekend dient te worden dat bestuurders op de provinciale weg veelal alert zijn op snelheidscontroles. Een stilstaande auto langs de weg is voor een deel van de bestuurderspopulatie verdacht. Een proefmeting door een medewerker van VVN met een radar-gun (op afstand) en 'gewone' radar (nabij het stilstaande voertuig) van het tegemoetkomende verkeer bevestigde dit: de helft rijdt met dezelfde snelheid, de andere helft rijdt langzamer, 40% rijdt circa 10 km/uur langzamer. Dit zou kunnen betekenen dat de gemeten snelheden lager zijn als er geen stilstaand voertuig langs de weg zou staan. De verschillen tussen de fases zou mogelijk wel gehandhaafd blijven. Onderzoek op wegvakken waar lussen zijn geïnstalleerd lijkt gewenst.

De ervaringen van de politie bij het opzetten en uitvoeren van de campagne en een ongevallenevaluatie vormen eveneens onderdeel van het evaluatieonderzoek. Deze zijn in dit artikel niet opgenomen daar de gegevens hiervan nog in bewerking zijn.



## 6. Voorlopige conclusies en aanbevelingen

### 6.1. Conclusies

1. De snelheidscampagne heeft op het geselecteerde wegennet een reductie van de rijsnelheid van het snelverkeer met zich meegebracht, zowel in fase 1 als in fase 2, met uitzondering van de autoweg.  
Op *autowegen* is het percentage automobilisten dat sneller dan de limiet rijdt van 7% in fase 0 naar 5% in fase 1 en vervolgens weer naar 7% in fase 2 gegaan. Deze percentages liggen echter reeds onder de taakstelling voor het jaar 2000. In fase 2 is de inzet aan controle op dit wegtype verlaagd, daar het snelheidsniveau reeds laag ligt. Het percentage overtreders en V-85-waarden zijn achtereenvolgens 2, 1 en 3% en 98, 96 en 97 km/uur.  
Op *wegen gesloten voor langzaam verkeer* zijn de overtredings- en overschrijdingspercentages in de drie fases als volgt verlopen: 42, 32 en 31% en 17, 11 en 9%; de V-85 waarden zijn 92, 87 en 86 km/uur.  
Op *wegen gesloten voor (brom)fietsers* zijn de overschrijdings- en overtredingspercentages: 37, 29 en 23% en 14, 10 en 7%. De V-85 waarden zijn respectievelijk 90, 86 en 84 km/uur.  
Alhoewel de snelheid redelijk flink is afgenomen ligt het niveau van de rijsnelheid op de 80 km/uur-wegen nog een stuk boven de taakstelling. Het optimum op de curve van *Afbeelding 1* is kennelijk nog niet dicht genaderd.
2. De geplande inzet voor politietoezicht kon door meer oorzaken niet worden gehaald. In totaal konden er circa 40-50% van de geplande uren worden gerealiseerd. Gemiddeld werd ieder wegvak per twee weken eenmaal gecontroleerd gedurende 1,5 tot 2 uur.  
Er werden problemen ondervonden bij de inzet van de borden *Uw snelheid is gecontroleerd. Politie*, vanwege de grootte. Geraamd wordt dat hierdoor in slechts 60% van de controles het bord werd toegepast. Doordat de controles in twee rijrichtingen werden verricht konden automobilisten in een deel van de gevallen de feedback-borden voor de tegengestelde rijrichting vroegtijdig waarnemen. Vervolgens werden de borden slechts in één richting stroomafwaarts van de radarauto geplaatst. Circa 13-15% van de gecontroleerde voertuigen werd gefotografeerd.  
Van de overtreders is het percentage '30-plussers' (zij die sneller dan 30 km/uur boven de limiet hebben gereden) circa 9%.
3. Belangrijkste resultaten van de enquête zijn:
  - Slechts één op de vier Friese respondenten heeft een snelheidscontrole waargenomen in de afgelopen maanden en meer dan de helft acht de kans op een snelheidsbekeuring in paar laatste maanden gelijk gebleven in vergelijking met daarvoor. Dit is deels te wijten aan het feit dat bij slechts 60% van de controles het bord *Uw snelheid is gecontroleerd. Politie* werd geplaatst en het ten dele realiseren van de geplande inzet (54%).
  - Er is een vrij breed draagvlak (circa 75%) voor intensieve controle op rijsnelheid.
  - Het percentage respondenten dat via vrienden/kennissen hoort over ondervonden snelheidscontroles of bekeuringen is 38%. Het percentage

respondenten dat informatie heeft gekregen over de controles door eigen ervaring en/of via vrienden/kennissen bedraagt circa 50%.

- Een groot deel van de respondenten accepteert de intensieve vorm van controle.
- Ongeveer de helft van de respondenten zegt zich ook zonder controle aan de limiet te houden; 70% zegt zich hieraan te houden bij controle van eens per kwartaal. Dit is ruim 80% bij maandelijkse controle. Alle respondenten beweren zich aan de limiet te zullen houden indien zij wekelijks worden gecontroleerd.
- De groep automobilisten van buiten de provincie wordt door middel van landelijke media niet of nauwelijks bereikt, daar voorlichting over de campagne nauwelijks is doorgedrongen in deze media.

## 6.2. Aanbevelingen

Het verhogen van de mate van naleving kan worden verkregen door optimale afstemming van de onderdelen voorlichting, toezicht en gebruik van het feed-backbord. Verder door verhogen van de inzet van controles, het optimaliseren van de voorlichting, het stroomlijnen van de politieorganisatie, het beschikbaarstellen van middelen om de apparatuur te vernieuwen/in goede operationele conditie te houden. Het is geen zaak van of/of maar en/en.

### 6.2.1. Toezicht

Uiteindelijk zal een strategie moeten worden geformuleerd om de taakstelling ten aanzien van het speerpunt 'Snelheid' in het jaar 2000 te kunnen behalen. Deze zal in eerste aanleg gebaseerd kunnen worden op integrale interpretatie van de onderzoeksresultaten van de campagnes in de provincies Friesland, Overijssel en Flevoland en die van de autosnelweg A-2. Hierbij zijn relevant de politie-inzet, de voorlichting, de politie-evaluatie, het effect op de rijnsnelheid en de enquête-resultaten over controlefrequentie en beweerde naleving.

Verhogen van de naleving kan worden verkregen door verhoging van de inzet. Indien dit op het Friese wegennet niet realiseerbaar is zal de verhoogde inzet op een beperkt aantal wegen kunnen worden toegepast. Evaluatie hiervan - ook op een beperkt aantal wegen - zal informatie opleveren ter bepaling van de plaats van het optimum op de hysteresis-curve van *Afbeelding 1*.

Het feedback-bord dient daarbij consequenter te worden toegepast en zo mogelijk minder opvallend voor verkeer uit tegengestelde richting geplaatst te worden, om waarschuwen met lichtsignalen te voorkomen.

Een stilstaand voertuig langs de provinciale weg is voor een deel van de bestuurders verdacht. Nagegaan dient te worden of de radar en camera gecamoufleerd (bijvoorbeeld in een 'elektriciteitskast') langs de weg geplaatst kan worden. Verder onderzoek naar het effect van genoemde waarneming op de verschillende wegtypen wordt aanbevolen.

Indien meetlocaties (onderdeel van het snelheidsmeetnet) aanwezig zijn op de geselecteerde wegen, dan kan de snelheid regelmatig worden gevolgd. Deze informatie kan worden gebruikt om het toezicht mede te sturen.

### 6.2.2. Voorlichting

Door de voorlichting verder te optimaliseren kan eveneens de mate van naleving verder worden verbeterd.

Om automobilisten afkomstig uit andere provincies te bereiken, wordt aanbevolen om behalve regionale ook landelijke media te interesseren. Het bereik van regionale bladen kan ook vergroot worden. Motto-borden langs de provinciale wegen zullen moeten worden geplaatst ter informatie over de campagne, gericht op alle passerende automobilisten. Het percentage autobestuurders dat van vrienden/kennissen verneemt dat er snelheidscontroles plaatsvinden, kan verder worden vergroot door toepassing van posters in sociale gelegenheden, zoals bedrijfskantines, sportruimten en cafés.

Uit het oogpunt van onvoorspelbaarheid van controles in plaats en tijdstip voor de weggebruiker is het niet gewenst exact aan te geven waar en wanneer gecontroleerd gaat worden.

Uit het oogpunt van dagelijkse voorlichting via de regionale radio is het gewenst iedere dag met een andere tekst te komen. Een middel daartoe is iedere dag één of twee wegvakken specifiek te noemen zonder het tijdstip van de controle te vermelden en daarbij ook aan te geven dat op die dag ook op andere wegvakken snelheidscontroles worden verricht.

## Literatuur

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

Huijser, I.S. (1994). *Enquête-onderzoek onder Friese automobilisten; Meting 1 Friesland*. Rapport TT94-54. Traffic Test, Veenendaal,.

Modde, M.M. (1994). *Verkeersonveiligheid in de provincie Friesland 1990-1993; De resultaten van vier jaar PROV*. Rapport TT94-42. Traffic

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

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

Openbaar Ministerie (1993). *Strafrecht met beleid: beleidsplan Openbaar Ministerie; Leidraad voor de verkeershandhaving*. Openbaar Ministerie, 's-Gravenhage.

Rijkswaterstaat (1993). *Evaluatienota Rijsnelhedenbeleid 1993*.

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

Vissers, J.A.M.M. (1994). *Enquête snelheidscampagne Friesland; Eindrapport*. Rapport TT94-85. Traffic Test, Veenendaal.