

De verkeersonveiligheid in de provincie Overijssel

Onderzoek voor het opstellen van een strategie ten behoeve van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid Overijssel, Fase 1

R-94-47

Ing. J.A.G. Mulder & drs. R.D. Wittink

Leidschendam, 1994

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 170
2260 AD Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Samenvatting

Hoewel zowel het aantal verkeersdoden als het totale aantal verkeersslachtoffers in Overijssel in de periode 1990 t/m 1992 is afgenomen ten opzichte van 1985 en deze provincie hiermee gunstig afsteekt bij Nederland als geheel, moet toch worden geconstateerd dat het totaal resultaat bij de bestrijding van de verkeersonveiligheid nog ruimschoots verwijderd is van de doelstellingen en streefbeelden uit respectievelijk het MPV en het SVV-II.

Om een strategie te ontwikkelen die op langere termijn en via een brede aanpak moet leiden tot een verdere verbetering van de verkeersveiligheid is het noodzakelijk inzicht te hebben in de specifieke problemen die zich in Overijssel voordoen. In deze eerste fase is een dergelijke verkenning naar de verkeersonveiligheid in de provincie Overijssel uitgevoerd.

Gemiddeld over de jaren 1990 t/m 1992 vielen er in Overijssel ongeveer 3300 verkeersslachtoffers, waarvan 94 doden en 868 slachtoffers die in een ziekenhuis moesten worden opgenomen. In verband met de onderregistratie van met name de minder zware letsels moeten deze getallen als een ondergrens worden beschouwd.

De meeste letselongevallen in Overijssel doen zich voor op wegen met een limiet van 50 km/uur binnen de bebouwde kom en op wegen met een limiet van 80/90 km/uur buiten de bebouwde kom. Met name wat betreft deze laatste categorie wegen wijkt Overijssel in negatieve zin af van Nederland als geheel.

De verdeling van het aantal slachtoffers naar wijze van verkeersdeelname wijkt in Overijssel, behalve voor fietsers en voetgangers, niet veel af van de verdeling in Nederland. In Overijssel is het aandeel fietsersslachtoffers groter dan in Nederland en het aandeel slachtoffers onder de voetgangers kleiner. De helft van alle slachtoffers in Overijssel valt onder de fietsers en bromfietsers te zamen. Vooral voor de bromfietsers is het risico groot omdat hun totale verkeersprestatie maar gering is, maar ook fietsers hebben een aanzienlijke kans op een ernstig ongeval.

Voor wat betreft leeftijd is het opvallend dat vooral jeugdigen in de leeftijd tot 15 jaar in Overijssel een groot risico lopen om dodelijk of ernstig gewond te raken. Bij de 15-25 jarigen is ook sprake van een groot risico, hetgeen voor de 15-18 jarigen voornamelijk in verband kan worden gebracht met het berijden van een bromfiets en voor de 18-25 jarigen met het (mee)rijden in een personenauto.

Met betrekking tot het aantal ongevallen waarbij bij één van de betrokken bestuurders alcoholgebruik is geconstateerd is er geen groot verschil tussen Overijssel en de rest van Nederland. In zo'n 9% van de ongevallen is dat het geval, met de aantekening dat hier ook sprake zal zijn van onderregistratie. Ook wat dag en tijdstip betreft is er geen sprake van een groot verschil; de meeste bestuurders raken in de weekeindnachten betrokken bij ongevallen waarbij alcoholgebruik in het spel is. Er zijn enige aanwijzingen dat bij alcoholongevallen in Overijssel de werkdagnachten een grotere rol gaan spelen.

De gegevens die bekend zijn over het gedrag van verkeersdeelnemers op het gebied van snelheid, alcoholgebruik en gebruik van de autogordel laten opmerkelijke resultaten zien. Zo is er sprake van een groot aantal snelheidsovertredingen op enkelbaans autowegen (vooral vrachtwagens) en op 80 km/uur-wegen (personenauto's en vrachtwagens).

Hoewel met betrekking tot alcoholgebruik voor Overijssel nog geen tijdreeks beschikbaar is waardoor een goede vergelijking met Nederland kan worden gemaakt, zijn er aanwijzingen dat het alcoholgebruik van bestuurders van personenauto's in de weekeindnachten in Overijssel minder is dan in Nederland als geheel. De meeste overtreders worden aangetroffen onder de mannen van 35-50 jaar, hetgeen niet afwijkt van wat voor heel Nederland wordt gevonden.

Het gordelgebruik van bestuurders bij ritten binnen de bebouwde kom is de laatste jaren in Overijssel niet veel veranderd en loopt iets achter bij het gebruik in Nederland. Bij ritten buiten de bebouwde kom is er een toename van het gordelgebruik te zien en is in Overijssel het gebruik hoger dan in de rest van het land. Ook passagiers gebruiken in Overijssel de autogordel meer dan in de rest van het land.

De hierboven opgesomde kenmerken van de onveiligheid in Overijssel zijn gebaseerd op ongevalgegevens en gegevens over feitelijk gedrag van verkeersdeelnemers.

Daarnaast kan ook worden beschikt over enquêtegegevens over beweerd gedrag. Deze gegevens kunnen worden gebruikt in aanvulling op de objectieve gegevens en kunnen ook indicaties geven voor aandachtsgebieden. Uit deze gegevens blijkt onder andere dat snelheidsovertredingen massaal worden gepleegd en vooral in woonbuurten als ernstig probleem worden ervaren. Voorts blijkt dat agressief gedrag vaak in relatie met snelheid wordt gebracht. Opmerkelijk is ook dat men vindt dat de bewegingsvrijheid, met name die van kinderen, de afgelopen jaren ernstig is beperkt door de dreiging die van het verkeer uitgaat.

Summary

Road safety in the province of Overijssel

A study for the purposes of drawing up a strategy for the Long Range Plan for Road Safety in Overijssel, Phase 1

Although both the number of traffic fatalities and the total number of road accident victims in the province of Overijssel fell in the period 1990 to 1992 with respect to 1985, and although, in view of this, the province compares favourably to the Netherlands as a whole, it should nevertheless be noted that the overall result in combating road hazard is still far removed from the objectives and targets of the Long Term Policy For Road Safety MPV and the Traffic and Transport Structure Scheme SVV-II, respectively.

In order to develop a strategy which should lead in the longer term and via a broad-based approach to a further improvement in road safety, it is essential to obtain an insight into the problems specific to the province of Overijssel. In this first phase, such an exploration of road hazard in Overijssel has been performed.

On average, over the years 1990 to 1992 inclusive, about 3,300 road accident victims were registered in Overijssel, of which 94 were fatalities and 868 required hospitalisation. Due to the low level of registration of less severe injuries, in particular, these figures should be regarded as the lower limit of victim incidence.

Most injury accidents in Overijssel occur on roads with a speed limit of 50 km/hr inside the built up area and on roads with a speed limit of 80-90 km/hr outside the built up area. Particularly with respect to the latter road category, Overijssel deviates in a negative sense from the Netherlands overall.

The distribution in the number of victims based on the manner of participation in traffic does not deviate much from the distribution in the Netherlands overall, except for cyclists and pedestrians. In Overijssel, the proportion of cyclist victims is greater than in the Netherlands as a whole, while the proportion of victims amongst pedestrians is smaller. The combined group of cyclists and moped riders represents half of all road accident victims in Overijssel. The risk for moped riders in particular is great, because their overall traffic representation is minor, but cyclists also have a considerable likelihood of serious injury in traffic.

With regard to age, it is interesting to note that in particular youth aged up to 15 run a greater risk of sustaining fatal or serious injury in Overijssel. Amongst the group of 15-25 year-olds, there is also question of a high level of risk. For those aged 15 to 18, this can mainly be related to the riding of a moped, while for those aged 18 to 25, being a passenger car occupant, whether as driver or as passenger, represents the greatest risk factor.

With regard to the number of accidents where alcohol consumption is registered with at least one of the drivers involved, no significant difference is noted between Overijssel and the rest of the Netherlands. Alcohol is involved in some 9% of accidents, while it should again be remarked that there is likely to be question of under-registration. Also with respect to day of the week and time, there is little difference: most drivers are involved in accidents where alcohol consumption plays a role during weekend nights. There are some indications that the weekday nights are beginning to play a greater role with alcohol-related accidents in Overijssel.

The registered data about behaviour of road users in the field of speeding, alcohol consumption and use of the seat belt show striking results. For example, there is question of a large number of speeding offences on single-lane, non-motorway rural roads (particularly lorries) and on 80 km/hr roads (passenger cars and lorries).

Although with respect to alcohol consumption in Overijssel, no time-series is available to allow a good comparison with the Netherlands overall, there are indications that alcohol consumption for drivers of passenger cars during weekend nights in Overijssel is less than in the Netherlands overall. Most offenders are found amongst men aged 35-50, a picture which does not differ from that found for the Netherlands nationwide.

The use of seat belts for drivers travelling inside the built up area has not changed much in Overijssel in recent years, and is somewhat less than the use registered in the Netherlands overall. With journeys outside the built up area, an increase in seat belt use is seen, and in Overijssel the use of seat belts is then higher than that registered in the rest of the country. Also, passengers use the seat belt more in Overijssel than in the rest of the Netherlands.

The characteristics listed in the above with respect to road hazard in Overijssel are based on accident data and data about the actual behaviour of road users.

In addition, use can be made of questionnaire data relating to actual behaviour. These data can be used as a supplement to objective data and can also offer indications for areas of attention. These data also show that speeding offences are committed on a large scale and are experienced as a serious problem, particularly in residential areas. In addition, it is shown that aggressive behaviour is associated with speeding. It is interesting to note also that people believe that freedom of movement, particularly that of children, has become severely restricted in recent years, due to the threat associated with traffic.

Inhoud

1. *Inleiding*
2. *De verkeersonveiligheid in Overijssel*
 - 2.1. De geregistreerde gegevens
 - 2.2. Kenmerken van de verkeersonveiligheid
 - 2.2.1. Algemeen
 - 2.2.2. De infrastructuur
 - 2.2.3. Het voertuig
 - 2.2.4. De mens
3. *Gedrag van verkeersdeelnemers in Overijssel*
 - 3.1. Snelheid
 - 3.2. Alcoholgebruik
 - 3.3. Gebruik van beveiligingsmiddelen
 - 3.3.1. Autogordels
 - 3.3.2. Overige beveiligingsmiddelen
4. *De subjectieve gegevens*
 - 4.1. Ter aanvulling op objectieve gegevens
 - 4.2. Om aandachtsgebieden aan te geven
 - 4.2.1. Ervaren van problemen
 - 4.2.2. Agressie
 - 4.2.3. Mobiliteitsbeperking
 - 4.2.4. Maatregelen
 - 4.3. Conclusies over de subjectieve gegevens

Afbeeldingen 1 t/m 12

Bijlage 1. Kencijfers Verkeersonveiligheid

1. Inleiding

Om de verkeersonveiligheid terug te dringen is op landelijk beleidsniveau gekozen voor de aanpak van zogenaamde speerpunten. Deze speerpunten zijn op grond van gegevens over verkeersongevallen en gegevens over gedrag in het verkeer bestempeld als probleemgebieden in de verkeersonveiligheid. Deze probleemgebieden moeten volgens de doelstelling van het landelijk beleid door een gerichte aanpak tot oplossing worden gebracht. Die aanpak moet leiden tot minimaal 25% minder verkeersslachtoffers.

Sinds de omarming van deze aanpak is ook in de provincie Overijssel aan alle speerpunten van het landelijke verkeersveiligheidsbeleid aandacht besteed. Dat kan worden afgeleid uit werkplannen en jaarverslagen van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid (ROVO) in deze provincie.

De met die werkplannen beoogde activiteiten hebben nog niet tot het bereiken van de doelstelling geleid. Daarvoor hoeven de provincie Overijssel en in het bijzonder het ROVO zich het boetekleed niet alleen aan te trekken. Ook landelijk gezien is de doelstelling nog niet gehaald. In heel Nederland was het aantal overleden verkeersslachtoffers in 1992 (gemiddeld over de periode 1990 t/m 1992) met ruim 8% verminderd ten opzichte van het peiljaar 1985; voor het aantal gewonde verkeersslachtoffers was over diezelfde periode echter sprake van een toename van ruim 1%. De realisering van de landelijke beleidsdoelstellingen is hiermee nog ver verwijderd van de streefbeelden uit zowel het Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MPV) als uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Die streefbeelden gaan uit van resp. 25% minder verkeersslachtoffers in het jaar 2000 (MPV) en 50% minder verkeersdoden en 40% minder verkeersgewonden in het jaar 2010 (SVV-II).

In Overijssel wordt, afgemeten aan dezelfde landelijke beleidsdoelstellingen, op dit moment een beter resultaat geboekt dan voor heel Nederland. Zowel het aantal overleden verkeersslachtoffers als het aantal in het ziekenhuis opgenomen verkeersgewonden was in deze provincie in 1992 (gemiddeld over de periode 1990 t/m 1992) met ruim 20% afgenomen ten opzichte van het peiljaar 1985. Ook is er sprake van een afname van ruim 1% van het aandeel verkeersgewonden (in een ziekenhuis opgenomen plus overige geregistreerde verkeersgewonden) over diezelfde periode. Dat neemt niet weg dat in de provincie Overijssel het resultaat bij de bestrijding van de verkeersonveiligheid nog ruimschoots verwijderd is van de eerder genoemde streefbeelden. In het volgende hoofdstuk is weergegeven hoezeer de feitelijke ontwikkeling afwijkt van de doelstelling.

In het ROVO heeft men zich inmiddels gerealiseerd dat een verdere vermindering van het aantal verkeersdoden en -gewonden niet kan worden bereikt door de nadruk alleen te blijven leggen op de speerpuntenaanpak. Men is ervan overtuigd dat er een strategie moet worden ontwikkeld die zorgt voor een aanpak op breder gebied. Die strategie moet op langere termijn leiden tot een verdere verbetering van de verkeersveiligheid.

2. De verkeersonveiligheid in Overijssel

2.1. De geregistreerde gegevens

De basis van deze beschrijving van de verkeersonveiligheid in de provincie Overijssel wordt gevormd door het geregistreerde aantal doden en gewonden ten gevolge van verkeersongevallen. De gegevens daarover, afkomstig van de Afdeling Basisgegevens van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat (AVV-BG), zijn voor een deel door het ROVO zelf bewerkt. Voor een ander deel zijn zij door de SWOV geanalyseerd en opgenomen in het Beleidsinformatiesysteem BIS-V. Dit systeem is op provinciaal niveau te raadplegen door de Regionale Directies van Rijkswaterstaat en geeft voorzover mogelijk een beeld van de belangrijkste ontwikkelingen in het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers en in de ontwikkelingen in het gedrag.

De door het ROVO bewerkte gegevens leveren slechts een beperkt zicht op de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid. Enerzijds laten zij geen vergelijking toe met het peiljaar 1985, anderzijds wordt bij de bewerking een verdeling gehanteerd die het niet goed mogelijk maakt om specifieke probleemsituaties op het spoor te komen. De gegevens zijn overigens wel geschikt om op wat meer globaal niveau onderscheid te maken tussen de verschillende regio's en districten waarin de provincie Overijssel bestuurlijk is verdeeld. Hierop wordt in Hoofdstuk 3 nader ingegaan.

Bij een beschrijving van de verkeersonveiligheid op grond van de ongevallenregistratie moet rekening worden gehouden met het feit dat die registratie niet volledig is. De onvolledigheid van de registratie hangt nauw samen met de aard van het letsel dat bij ongevallen wordt opgelopen. Merkwaardig genoeg - en hoe ongeloofwaardig dit ook klinkt - is zelfs voor ongevallen waarbij sprake is van dodelijk letsel de registratie niet volledig. Van de doden die hierbij te betreuren zijn wordt 98 à 99 % in de statistieken opgenomen. Geheel anders ligt dat voor verkeersslachtoffers die naar het ziekenhuis worden overgebracht om daarin te worden opgenomen. Hiervan werd in het begin van de jaren tachtig ongeveer 80% geregistreerd. In het begin van de negentiger jaren was dat nog maar 65%. Van de licht gewonde slachtoffers wordt slechts 24% in de registratie opgenomen (Harris, 1990). Bovendien zijn er nog verschillen in registratieniveau die afhankelijk zijn van de wijze van verkeersdeelname en de leeftijdklasse. Zo zijn vooral jeugdigen en in combinatie daarmee voetgangers en fietsers ondervertegenwoordigd in de registratie.

Niet alleen omdat een goede statistische analyse van de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid staat of valt met (door de jaren heen) betrouwbare gegevens zijn dat belangrijke constatering. Maar ook moet er op gewezen worden dat een beschouwing van de onveiligheid op grond van de officiële registratie alleen maar zicht geeft op het topje van de ijsberg. Wordt evenwel uitgegaan van het in de registratie opgenomen aantal slachtoffers, dan blijkt dat de tol die gemiddeld jaarlijks in Overijssel door het verkeer wordt geëist *minimaal* bestaat uit 94 doden, 868 gewonden die in een ziekenhuis zijn opgenomen en nog eens 2322 minder ernstig gewonden. In totaal zijn dat jaarlijks ongeveer 3300 slachtoffers. Deze aantallen zijn gemiddelden over de jaren 1990 t/m 1992.

2.2. Kenmerken van de verkeersonveiligheid

2.2.1. Algemeen

In de Afbeeldingen 1 en 2 is voor Overijssel en Nederland te zien welke de ontwikkeling is voor de verschillende categorieën slachtoffers in de periode 1980 t/m 1992. Deze verloopt, afgezien van het absolute niveau, voor verkeersdoden en -gewonden die in een ziekenhuis zijn opgenomen ongeveer gelijk. Met betrekking tot het aantal lichtgewonden wordt er nogmaals op gewezen dat bij het bekijken van de ontwikkeling rekening moet worden gehouden met de veranderende registratiegraad.

In het algemeen blijkt dus sinds 1980 de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in de provincie Overijssel niet veel af te wijken van de ontwikkeling in geheel Nederland. Anders wordt dat als wordt gekeken naar de ontwikkeling over de laatste drie jaar in vergelijking met 1985, zoals die gegeven is in Tabel 1.

	1985	1990	1991	1992	gem 90-92	MPV	SVV	t.o.v 1985
Geheel Nederland								
1	1438	1376	1281	1285	1314		-50	- 8,6%
2	14520	13652	12006	11654	12437			-14,3%
3	33930	38380	35385	36674	36813			+8,5%
4	48450	52032	47391	48328	49250		-40	+1,7%
5	49888	53408	48672	49613	50564	-25		+1,4%
Provincie Overijssel								
1	122	90	92	100	94		-50	-23,0%
2	1115	908	839	857	868			-22,2%
3	2085	2241	2269	2469	2326			+11,6%
4	3200	3149	3108	3226	3161		-40	-1,2%
5	3322	3239	3200	3326	3255	-25		-2,0%

Legenda:

1 = overleden slachtoffers

2 = in ziekenhuis opgenomen gewonden

3 = overige gewonden

4 = totaal aantal gewonden = 2+3

5 = totaal aantal slachtoffers = 1+2+3

Tabel 1. *Ontwikkeling van de aantallen slachtoffers in relatie tot de doelstellingen van het MPV en het SVV*

Het blijkt dat in Overijssel het aantal doden procentueel bijna drie maal zo sterk is afgenomen als in geheel Nederland en het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers ongeveer anderhalf maal. Het aantal overige verkeersgewonden neemt in Overijssel iets meer toe dan in geheel Nederland. Met een afname van 2% in het totale aantal slachtoffers in Overijssel wordt een wat beter resultaat geboekt dan in Nederland, waar sprake is van een toename van ruim 1%.

De provincie Overijssel kent (deels) binnen haar grenzen drie vervoerregio's, twee politieregio's en tien politiedistricten. Voor elk van deze gebieden worden door het ROVO volgens een standaardmethode ongevalanalyses uitgevoerd. Hierdoor kunnen in principe alle regio's en districten met elkaar worden vergeleken. Bedacht moet echter worden dat bij een al te gedetailleerde uitsplitsing naar kenmerken de aantallen ongevallen per kenmerk klein worden. Dat maakt het moeilijk om aan te geven of eventuele gevonden verschillen significant zijn. Daarom, maar ook om de toenemend belangrijke rol van de vervoerregio's, is er in deze studie voor gekozen om de drie vervoerregio's (Zwolle, Stedendriehoek en Twente) met elkaar te vergelijken. De gebruikte ongevalgegevens betreffen letselongevallen (met doden en ziekenhuisgewonden) en strekken zich uit over de periode 1988 t/m 1992 (zie Bijlage 1).

Het aantal letselongevallen neemt af in alle regio's, maar significant alleen in de vervoerregio's Stedendriehoek en Twente. Die afname vindt plaats op alle dagen van de week. Tussen de kwartalen is er geen groot verschil tussen de vervoerregio's te zien. Opvallend is dat in alle vervoerregio's het aantal ongevallen buiten de bebouwde kom significant afneemt. In alle drie vervoerregio's is sprake van een significante afname van het aantal ongevallen op 80/90 km/uur- en 100-120 km/uur-wegen, met uitzondering van de vervoerregio Zwolle waar zich een overigens niet significante toename voordoet op de 100-120 km/uur-wegen. Op wegen met andere limieten is er geen duidelijk verschil tussen de vervoerregio's.

Het aantal ongevallen tussen snelverkeer en langzaam verkeer neemt significant af in de vervoerregio's Zwolle en Twente. Datzelfde geldt voor het aantal eenzijdige ongevallen met snelverkeer.

Het aantal motorrijders betrokken bij een letselongeval neemt toe in de vervoerregio's Zwolle en Twente. Bij brom- en snorfietsers is er sprake van een afname, die overigens alleen in de regio Zwolle significant is. In de regio Zwolle neemt het aantal slachtoffers onder de fietsers toe. Met betrekking tot leeftijd is er geen duidelijk onderscheid tussen de vervoerregio's, met dien verstande dat er sprake is van een toename bij 0-11 jarigen en 60-70 jarigen in de regio Zwolle en dat in de regio Twente het aantal slachtoffers onder alle ouderen dan 60 jaar toeneemt.

In de vervoerregio's Zwolle en Twente is er verder een significante toename van het aantal ongevallen waarbij overtreding van art. 26 WVV is geconstateerd.

Voor het overige zijn er geen grote kenmerkende verschillen tussen de verschillende vervoerregio's binnen Overijssel aan te geven.

Hierna wordt ingegaan op de verkeersonveiligheid in Overijssel in vergelijking met Nederland. Daarbij is gekeken naar de kenmerken infrastructuur, voertuig en mens. Deze kenmerken zijn gekozen omdat zij ook van belang zijn in een verkeerssysteem dat wordt ingericht naar de inzichten van duurzame veiligheid en waarin zij op een integrale manier worden benaderd.

2.2.2. De infrastructuur

Uit eerdergenoemde analyse van het ROVO voor de provincie Overijssel blijkt dat er twee wegtypen zijn waarop zich in de periode 1988 t/m 1992 de meeste letselongevallen voordoen. Binnen de bebouwde kom zijn dat de wegen waarvoor een snelheidslimiet van 50 km/uur geldt. Gemiddeld 95% van de letselongevallen gebeurt op die wegen. Overijssel wijkt in dat

opzicht niet af van heel Nederland. Verondersteld kan worden dat het beheer van deze wegen in hoofdzaak onder de betreffende gemeenten valt. Volgens de ROVO-analyse vindt in Overijssel in de periode 1988 t/m 1992 gemiddeld bijna 85% van alle letselongevallen buiten de bebouwde kom plaats op wegen met een limiet van 80/90 km/uur. Landelijk gezien is dat 73%. Verondersteld wordt dat deze wegen voornamelijk door de provincie worden beheerd.

Het grote aantal letselongevallen dat op wegen met dergelijke snelheidslimieten plaatsvindt onderstreept eens te meer dat snelheid terecht als speerpunt van beleid is aangemerkt.

De verklaring voor het grote aantal letselongevallen op deze beide typen wegen moet enerzijds worden gezocht in de aard van het verkeer dat zich over deze wegen beweegt. Daarbij treedt doorgaans menging van verschillende verkeerssoorten op. Anderzijds moet de oorzaak worden gezocht in de hoeveelheid verkeer, verdeeld over de verschillende vervoerswijzen. Over die verdeling zijn, behalve voor motorvoertuigen, geen nauwkeurige cijfers bekend. Een schatting op basis van een minder recent SWOV-rapport (Janssen, 1988) geeft aan dat van de hoeveelheid verkeer zich één tiende afwikkelt in de woonerven en 30 km/uur-gebieden. De 50 (en 60) km/uur-wegen en de 80 (en 70/90) km/uur-wegen zijn beide goed voor een kwart van de totale verkeersafwikkeling. De overige 40% wikkelt zich af op de 100 en 120 km/uur-wegen. In Overijssel lijkt zich overigens met betrekking tot de automobiliteit op de provinciale wegen een grotere toename voor te doen dan in de rest van Nederland, zoals kan worden afgeleid uit het door de provincie uitgevoerde verkeers- en vervoersonderzoek 1992.

De 50 en 80 km/uur-wegen zijn in functie en soort verkeer dat ervan gebruik maakt zeer wisselend van samenstelling. Daardoor is de ongevalenkans per afgelegde kilometer veel groter dan op andere typen wegen. Dit verklaart het grote aantal ongevallen dat op deze wegen gebeurt. De aanwezigheid van woningen en winkels in wegen en straten met een limiet van 50 km/uur en het zich van en naar dat wonen en winkelen begeven leidt op die wegen tot veel confrontaties van langzaam en snel verkeer. Bovendien is de vormgeving van deze wegen doorgaans zeer wisselend. De 80 km/uur-wegen, waar ook vaak menging van langzaam en snel verkeer optreedt, zijn ook wisselend van samenstelling en uitrusting. Zij zijn niet alleen om die reden gevaarlijk. Omdat de snelheid er hoger is, zijn de ongevallen in afloop doorgaans ernstiger.

2.2.3. Het voertuig

In Tabel 2 is voor Overijssel en geheel Nederland voor het jaar 1992 de verdeling van de aantallen slachtoffers weergegeven naar het soort voertuig waarvan zij ten tijde van het ongeval gebruik maakten. De snorfiets is daarbij ondergebracht bij de bromfiets. De voetganger is voorts als afzonderlijke categorie opgenomen. Uit deze tabel is af te leiden dat de verdeling van het totale aantal slachtoffers in Overijssel niet veel afwijkt van de verdeling daarvan in geheel Nederland. Dat geldt niet voor de fietsers en voetgangers. Het percentage fietsersslachtoffers is in Overijssel groter dan in Nederland. Het aandeel slachtoffers onder de voetgangers is daarentegen kleiner.

Uit Tabel 2 blijkt ook dat de helft van alle verkeersslachtoffers valt onder de fietsers en de bromfietsers. Hierbij is niet alleen sprake van een groot aandeel, maar ook van een groot risico. Het totale aantal kilometers dat

Overijssel											
	pers. auto	vracht auto	bus	motor fiets	overige motorv.	rail	brom-/ snorfiets	fiets	openb. verv.	voet ganger	totaal
Overleden											
best	34	3	0	5	0	0	9	20	0	5	76
pass	23	1	0	0	0	0	0	0	0	0	24
totaal	57	4	0	5	0	0	9	20	0	5	100
Ziekenhuisgewonden											
best	192	20	0	52	0	0	144	215	2	64	689
pass	130	7	0	6	1	0	20	4	0	0	168
totaal	322	27	0	58	1	0	164	219	2	64	857
Overige gewonden											
best	519	50	0	119	1	0	487	740	0	91	2007
pass	291	28	8	7	0	0	28	21	0	0	383
totaal	810	78	8	126	1	0	515	761	0	91	2390
Totaal	1189	109	8	189	2	0	688	1000	2	160	3347
O%	35,5	3,3	0,2	5,6	0,1	0,0	20,6	29,9	0,1	4,8	100 %
NL%	37,4	3,4	0,4	5,8	0,1	0,1	20,7	24,9	0,1	7,2	100 %

Tabel 2. *Verdeling van het aantal slachtoffers naar wijze van verkeersdeelneme*

fietsers en bromfietsers afleggen bedraagt immers maar 8% van het totale aantal kilometers dat in Nederland per voertuig wordt afgelegd (CBS, 1993). De bromfietsers lopen daarbij het meeste risico. Tegenover een aandeel van 1% in het totale aantal afgelegde kilometers staat dat zowel landelijk als in Overijssel bijna 21% van alle verkeersslachtoffers een bromfietser is. Hun kans op een ernstig ongeval is ongeveer 60 maal zo groot is als die van inzittenden van personenauto's. Ook fietsers hebben een aanzienlijke kans op een ernstig ongeval. Deze is ongeveer 7 maal zo groot als voor auto-inzittenden. Omdat de fietsers ook nog meer kilometers afleggen dan bromfietsers betekent dit dat bijna een derde van het totale aantal slachtoffers in Overijssel als fietser bij een ongeval was betrokken. Hiermee wijkt Overijssel in negatieve zin af van Nederland waar dit aandeel een kwart bedraagt.

Ook de personenauto heft in Overijssel haar tol, die overigens niet noemenswaardig verschilt van die in Nederland. Bestuurders en passagiers van personenauto's vormen ruim 35% van alle verkeersslachtoffers in de provincie Overijssel. Ondanks het feit dat deze verkeersdeelnemers ongeveer 70% van het totale aantal gereden kilometers afleggen hebben zij toch een betrekkelijk gering risico. Alleen reizigers met het openbaar vervoer en vrachtauto-inzittenden hebben een kleinere kans op een ongeval.

2.2.4. De mens

De mens maakt als voetganger of als gebruiker van een voertuig en als gebruiker van de infrastructuur onderdeel uit van het verkeerssysteem en loopt daarbij gevaar om bij een ongeval betrokken te raken. Dat risico wordt onder andere bepaald door de leeftijd, het middel van vervoer en de gedragingen, zoals alcoholgebruik en het al-of-niet (goed) gebruiken van autogordels en helmen. Ook de ervaring speelt hierbij een rol, maar over dit belangrijke gegeven zijn noch uit de ongevallenregistratie, noch uit andere bron gegevens beschikbaar; dit geldt overigens niet alleen voor Overijssel.

In hetgeen volgt staat de leeftijd centraal en wordt aandacht gegeven aan alcoholgebruik zoals dit door de politie bij een ongeval wordt geregistreerd. In Hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op het gedrag.

Leeftijd en vervoermiddel

Het zal niemand verbazen dat de aantallen slachtoffers per leeftijdsgroep en vervoermiddel verband houden met de leeftijd waarop voor het eerst op bepaalde wijze aan het verkeer wordt deelgenomen. Het nog niet aanwezig zijn van voldoende (algemene) kennis en ervaring (bijvoorbeeld in het besturen van een voertuig) zijn daarvoor als oorzaken aan te wijzen.

Als men kijkt naar de aantallen slachtoffers verdeeld naar leeftijd (Afbeeldingen 3 en 4), dan is er geen opvallend verschil te zien tussen de provincie Overijssel en Nederland. Die aantallen zeggen ook niet zoveel. Van meer belang is het risico dat verschillende leeftijdsgroepen in het verkeer lopen. Om dat risico vast te stellen zou men het liefst gebruik maken van de aantallen slachtoffers gerelateerd aan de in het verkeer afgelegde kilometers. Over dit belangrijke gegeven zijn voor Overijssel geen cijfers bekend. Om toch een indruk te geven van het risico is gebruik gemaakt van een surrogaat-maat. Die gaat uit van het aantal slachtoffers in verhouding tot het aantal inwoners. Zo is hier in de Afbeeldingen 5 en 6 de mate van ernst van letsel (overleden of in een ziekenhuis opgenomen) voor zowel Overijssel als Nederland gerelateerd aan het aantal inwoners in de betreffende leeftijdsgroep. Als referentie is gekozen voor de leeftijdsgroep 25-65 jaar. In Overijssel vallen in deze groep op iedere 100.000 inwoners van die groep gemiddeld 7 verkeersdoden en 60 ernstig gewonden per jaar. Uit Afbeelding 5 kan duidelijk worden afgeleid dat met uitzondering van de 0-10 jarigen in Overijssel alle andere leeftijdsgroepen een groter risico lopen dan de referentiegroep. Dit beeld wijkt overigens niet af van het landelijke beeld zoals dat te zien is in Afbeelding 6. De meeste aandacht vragen de 15-18 jarigen. Zij hebben niet alleen een tweemaal zo grote kans om te worden gedood, maar ook een vier en een half maal zo grote kans om ernstig gewond te raken. Hiervoor is voornamelijk de bromfiets verantwoordelijk. Ook bij de 18-25 jarigen is er sprake van een groot risico, maar dan voornamelijk als inzittenden van een personenauto. Dat het rijden op een bromfiets een relatief groot risico met zich meebrengt blijkt ook uit de Afbeelding 7 waarin de risicocijfers naar middel van vervoer van het slachtoffer zijn afgebeeld (Poppe, 1993).

Voor alle soorten letsel is het risico voor de bromfietser groter dan in Nederland als geheel. Verder is af te leiden dat deelnemers aan langzaam verkeer zowel in Overijssel als in Nederland gemiddeld een groter risico lopen dan inzittenden van personenauto's.

Opvallend is ook het risico om in Overijssel als jeugdige verkeersdeelne-

mer dodelijk of ernstig gewond te raken zoals uit Afbeelding 6 blijkt. Voor de 10-15 jarigen is het risico om dodelijk gewond te raken bijna tweemaal zo groot als in Nederland als geheel. Bij de 0-10 jarigen is voor beide letselernsten de kans driemaal zo groot. Vanwege hun leeftijd hebben de ouderen dan 65 jaar een relatief grote kans om aan de gevolgen van een verkeersongeval te overlijden.

Alcoholgebruik

Door een aantal oorzaken (werklast bij de politie, piëteit, praktische onmogelijkheid van adem- of bloedanalyse in geval van letsel, enz.) wordt niet systematisch bij ieder ongeval door de politie onderzocht of de betrokkenen alcohol hebben gebruikt. Men mag daarom aannemen dat het aantal ongevallen dat in de registratie met de aanduiding 'waaronder alcoholgebruik' is opgenomen slechts een afspiegeling is van het werkelijke aantal ongevallen waarbij alcoholgebruik in het spel is. Om die reden is het lastig om de werkelijke gevolgen van alcoholgebruik in het verkeer en voor de verkeersveiligheid goed vast te stellen en is het ook moeilijk om de ontwikkeling daarvan goed te kunnen volgen. Daarbij komt nog dat de registratie kan samenhangen met de aandacht die op enig moment door de politie aan alcoholgebruik in het verkeer kan worden geschonken. Gegevens over geregistreerde alcoholongevallen moeten dan ook met enige terughoudendheid worden gebruikt.

Gemiddeld over de periode 1990 t/m 1993 blijkt er geen groot verschil tussen Overijssel en heel Nederland met betrekking tot het aandeel ongevallen waarbij alcoholgebruik is vastgesteld, resp. 7,1 en 7,8%.

Uit de Afbeeldingen 8 en 9 kan worden afgeleid dat voor alle wijzen van verkeersdeelname zowel in Nederland als in Overijssel gemiddeld genomen de meeste bestuurders in de weekeindnachten betrokken raken bij ongevallen waarbij alcohol in het spel is. Wel leken in Overijssel in 1992 de werkdagnachten voor alle bestuurders een verontrustend beeld te geven. Uit de gegevens over 1993 blijkt dat hier geen sprake is van een trend.

3. Gedrag van verkeersdeelnemers in Overijssel

3.1. Snelheid

Snelheid is weliswaar een belangrijke invloedsfactor voor de verkeersonveiligheid, maar er is geen eenvoudig verband aan te geven tussen snelheid en onveiligheid. Er kan dus niet zonder meer worden gesteld dat als de *rijsnelheid* hoger is, er ook meer ongevallen zullen gebeuren. Er zijn evenwel buitenlandse studies bekend (Nilsson, 1981) die stellen dat een verlaging van de gemiddelde snelheid met enkele kilometers per uur een onevenredig grote verbetering voor de verkeersveiligheid kan opleveren. (Oei, 1989)

Ook kan worden beredeneerd dat grotere *snelheidsverschillen* tussen voertuigen de kans op ongevallen doen toenemen, omdat zij leiden tot het uitvoeren van gevaarlijke manoeuvres. Resultaten van verschillende onderzoeken in binnen- en buitenland wijzen in die richting, overigens zonder dat de specifieke relatie tot in detail bekend is.

Over de relatie tussen *botssnelheid* en de ernst van de afloop van een ongeval is veel meer bekend (Huybers & van Kampen, 1985).

Met betrekking tot het snelheidsgedrag in Overijssel is nog relatief weinig bekend. Dat geldt overigens nog meer voor de andere provincies, zodat vergelijkingen (ook met Nederland) moeilijk zijn uit te voeren. Bij door de provincie uitgevoerde snelheidsmetingen op provinciale wegen is geconstateerd dat er in 1991 en 1992 weinig veranderingen zijn opgetreden in de gemiddelde snelheden en de 85ste percentielwaarde. Met betrekking tot de laatstgenoemde grootte is indicatief dat deze op de 80 km/uur-wegen 15 tot 18% hoger ligt dan de geldende limiet.

In 1992 is door de SWOV onderzoek gedaan naar snelheden op auto-wegen en 80 km/uur-wegen (Oei & Mulder, 1993). Dit onderzoek was bedoeld om landelijk een representatief beeld te geven van de gereden snelheden op die wegen buiten de bebouwde kom. Voor de provincies kan er alleen een indicatie aan worden ontleend.

Uit het onderzoek blijkt dat het onderscheid naar N-wegen en overige wegen met betrekking tot snelheid niet zo relevant is. In deze rapportage wordt dan ook volstaan met een totaal overzicht voor alle typen wegen die binnen de provincie Overijssel zijn onderzocht (in totaal vijf typen; van de wegtypen 1 en 3 zijn geen gegevens bekend).

In de Afbeeldingen 10a t/m f wordt een overzicht gegeven van het snelheidsgedrag van alle motorvoertuigen en van personenauto's en vrachtauto's afzonderlijk.

Opvallend is het grote aandeel overtreders onder de vrachtwagens op enkelbaans autowegen. De limiet wordt door bijna 70% van hen overschreden. Op de 80 km/uur-wegen overschrijdt een behoorlijk aandeel van 40-50% van de bestuurders van personenauto's de limiet, maar ook de vrachtautobestuurders laten zich niet onbetuigd; hiervan rijdt 20-30% sneller dan is toegestaan.

Opmerkelijk is dat het percentage overtreders voor de verschillende wegtypen niet veel variatie vertoont. Dat geldt, met uitzondering wellicht voor de plattelandswegen, ook voor de 85ste percentielwaarde. Dit is eens te meer opmerkelijk omdat de wegen naarmate de categorie lager wordt minder geschikt zullen zijn om daar sneller te rijden dan de 80 km/uur-

limiet. Dit nog afgezien van het feit of die limiet voor alle typen wegen dezelfde kan zijn.

3.2. Alcoholgebruik

Er zijn niet veel andere gedragskenmerken van verkeersdeelnemers waarvan een zo duidelijke relatie met ongevallen bekend is als het gebruik van alcohol in het verkeer. Het gebruik van alcohol doet niet alleen de kans op een ongeval sterk toenemen, maar ook de kans op ernstig letsel.

Door verbetering van het politietoezicht, de invoering van betere selectie-apparatuur en de invoering van ademanalyse in plaats van de bloedproef is het aandeel rijders onder invloed teruggedrongen. In 1983 had landelijk gezien 24% van de automobilisten in weekeindnachten alcohol gebruikt (d.w.z. een BAG $\geq 0,2$ ‰) en was de helft daarvan (12%) in overtreding met een BAG van $\geq 0,5$ ‰. In 1992 waren dat nog 10% respectievelijk 4%. Deze laatste cijfers zijn afkomstig uit SWOV-onderzoek naar alcoholgebruik van automobilisten (Mathijssen, 1992). Ook een andere houding van het publiek ten opzichte van alcoholgebruik in het verkeer en ten opzichte van alcoholgebruik in het algemeen is waarschijnlijk debet aan de daling. Dat neemt niet weg dat zonder toezicht en aandacht het oude gedrag gemakkelijk kan terugkeren, zoals ooit de ontwikkelingen na de invoering van de bloedproef in 1974 lieten zien.

In 1993 zijn in Overijssel voor het eerst metingen verricht naar het alcoholgebruik van automobilisten onder vergelijkbare omstandigheden als bij het landelijke SWOV-onderzoek naar alcoholgebruik. Daardoor is het mogelijk het alcoholgebruik in Overijssel te vergelijken met dat in de rest van Nederland. De resultaten van dat onderzoek geven aan dat in Overijssel in de weekeindnachten 6,4% van de automobilisten alcohol hebben gebruikt en dat 2,3 % in overtreding is. In 1992 had 10,1% van de automobilisten in geheel Nederland alcohol gebruikt en was 4,0% in overtreding. Dit is significant meer dan in Overijssel (Mathijssen, 1993).

Het onderzoek liet ook toe eventuele verschillen aan te geven tussen de twee Overijsselse politieregio's. Van grote verschillen is geen sprake: in IJsselland was 2,5% in overtreding en in Twente was dat 2,1%. Het aandeel zware overtreders (BAG $\geq 1,3$ ‰) bleek echter in IJsselland bijna zesmaal hoger dan in Twente: 1,1% tegenover 0,2%.

De meeste overtreders komen uit een horecagelegenheid (39%) of van bezoek of een feest (30%). Afkomstig uit een sportkantine was 11%. Dit aandeel is betrekkelijk gering, maar dit komt waarschijnlijk door dag en tijdstip van de metingen bij het onderzoek.

Overijssel onderscheidt zich niet van Nederland als het gaat om het tijdstip waarop de overtreders worden aangetroffen; later in de nacht neemt het aantal overtreders toe. Dat onderscheid is er weer wel als gekeken wordt naar geslacht. In Nederland zijn verhoudingsgewijs ruim tweemaal zoveel mannen in overtreding als vrouwelijke bestuurders. In Overijssel is dat bijna acht maal zo vaak.

Bij de mannen worden in Overijssel de meeste overtreders aangetroffen in de leeftijdklasse 35-50 jaar en de minste in de leeftijdsgroep onder de 25 jaar. Dit stemt overeen met het beeld voor geheel Nederland. Bij de vrouwen worden in Overijssel, in tegenstelling tot Nederland waar bij de 35-50 jarigen ook de meeste overtreders worden geconstateerd, geen verschillen tussen de leeftijdklassen gevonden.

Landelijk gezien wordt er doorgaans een groter percentage overtreders aangetroffen in de vrijdagnacht dan in de zaterdagnacht. Dit onderscheid doet zich in Overijssel nauwelijks voor.

3.3. Gebruik van beveiligingsmiddelen

3.3.1. Autogordels

Tot 1991 waren uit SWOV-onderzoek alleen landelijk representatieve gegevens over het gebruik van autogordels door bestuurders en voorpassagiers beschikbaar. Vanaf 1991 is het, door een grotere steekproef in verband met onderzoek naar gordels op de achterbank, ook mogelijk om daarover per provincie beperkte uitspraken te doen. In de Afbeeldingen 11 en 12 is de ontwikkeling van het gordelgebruik binnen en buiten de bebouwde kom sinds 1989 in Nederland te zien, tevens is de ontwikkeling in Overijssel afgebeeld. Het gordelgebruik van bestuurders tijdens ritten binnen de bebouwde kom is in Overijssel de laatste jaren gelijk gebleven, maar loopt het iets achter bij het gebruik in Nederland, waar dit gebruik toeneemt. Voor passagiers is er zowel in Overijssel als in de rest van het land sprake van een toename van het gordelgebruik, maar het gebruik in Overijssel is aanzienlijk frequenter. Bij ritten buiten de bebouwde kom is zowel in Nederland als in Overijssel een toename van het gordelgebruik waar te nemen bij zowel bestuurders als passagiers en wordt op dit moment de autogordel meer in Overijssel gebruikt dan in de rest van het land.

In Overijssel worden ook door het ROVO periodiek metingen gedaan naar het autogordelgebruik. De resultaten daarvan geven zowel voor het gebruik binnen de bebouwde kom als daarbuiten lagere percentages te zien dan de resultaten van het SWOV-onderzoek, maar de resultaten wijzen wel in dezelfde richting: het gebruik binnen de bebouwde kom is altijd minder dan dat buiten de bebouwde kom. Verder laten de Overijsselse steekproef en de SWOV-steekproef zich moeilijk vergelijken. Het aantal meetplaatsen in het Overijsselse onderzoek is binnen de bebouwde kom ongeveer driemaal zo groot als dat buiten de bebouwde kom. Het soort meetplaatsen kan geheel verschillend zijn van die in het SWOV-onderzoek. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen bestuurders en passagiers, terwijl passagiers de gordel altijd meer gebruiken. Bovendien vindt het onderzoek plaats op andere tijden in het jaar, andere dagen van de week en andere tijdstippen van de dag dan bij het SWOV-onderzoek.

Met betrekking tot de aanwezigheid en het gebruik van gordels achterin (verplicht aanwezig in nieuwe auto's vanaf 1 januari 1990; verplicht gebruik in alle auto's indien aanwezig vanaf 1 april 1992) zijn nog geen provinciale gegevens beschikbaar, maar alleen landelijke cijfers. Daaruit blijkt dat het gebruik van de gordel op de achterbank zowel binnen als buiten de bebouwde kom sterk is toegenomen. Binnen de bebouwde kom gebruikt ruim 30% de aanwezige gordel, buiten de bebouwde kom is dat bijna 40%. In 1989 was dat resp. 11% en 13%.

Voor alle vormen van gordelgebruik, hoe ook gemeten, geldt dat de draagpercentages nog niet voldoen aan de doelstelling van het MPV: 90% (goed) gebruik.

3.3.2. *Overige beveiligingsmiddelen*

Met betrekking tot het gebruik van kinderzitjes en bromfietshelmen is voor Overijssel geen materiaal beschikbaar waarmee beschreven kan worden hoe de situatie in deze provincie is en hoe deze zich verhoudt tot die in Nederland.

4. De subjectieve gegevens

Geregistreerde ongevalgegevens, hoe beperkt ook, geven een objectieve beschrijving van de verkeersonveiligheid en de ontwikkeling daarin. Daarnaast zijn ook subjectieve gegevens van belang om de problematiek van de verkeersonveiligheid uit te drukken. Deze gegevens kunnen de objectieve gegevens aanvullen en kunnen mede indicaties geven voor aandachtsgebieden. Daarnaast geven zij in zekere mate aan in welke richting de weggebruikers zelf oplossingen zoeken.

4.1. Ter aanvulling op objectieve gegevens

Ongevallen

Eerder is aangegeven dat de ongevallenregistratie onvolledig is. Volgens de landelijke Politiemonitor Bevolking - een enquête onder personen vanaf 15 jaar waarvan de uitkomsten per regio worden gepubliceerd - zegt 9% van de inwoners in Twente in het jaar 1992 betrokken te zijn geweest bij een aanrijding in het verkeer. Hiervan vond éénvijfde plaats met doorrijden van de andere betrokkene. In IJsselland zegt eveneens 9% van de personen van 15 jaar en ouder betrokken te zijn geweest bij een aanrijding. In eenzelfde deel was dit met doorrijden van de andere betrokkene. Uit de PROV-enquête (Vissers & Zeilstra, 1993) komt eveneens een gerapporteerde ongevalsbetrokkenheid van 9%.

Bijna een kwart van de bevolking in Rijssen zegt in een enquête van VVN dat zij in een jaar tijd binnen het eigen gezin (niet per se zelf) geconfronteerd geweest is met een ongeval (Fokkema, 1993).

Gedrag

Aanvullende gegevens over het gedrag in het verkeer kunnen uit enquêtegegevens worden gehaald. Deze gegevens zijn meestal minder betrouwbaar dan die uit feitelijke observaties van het gedrag. Mensen weten niet altijd goed wat ze doen en willen niet altijd toegeven wat ze doen en weten ook niet goed wat ze op bepaalde momenten hebben gedaan.

De gemiddelde rijnsnelheid in Overijssel was in 1992 volgens de PROV-enquête op wegen met een limiet van 120 km/uur: 122 km/uur, op wegen met een limiet van 100 km/uur: 105 km/uur, op wegen met een limiet van 80 km/uur: 88 km/uur, op wegen met een limiet van 50 km/uur: 54 km/uur. Illustratief voor de eerder aangehaalde betrouwbaarheid van zelfgerapporteerd gedrag is dat althans uit metingen van de provincie zelf blijkt dat de gemiddelde snelheid op 80 km/uur-wegen rond de 82 km/uur ligt.

Landelijk is het meest in overtreding een groep bestaande uit 2% van de automobilisten. In deze groep zijn mannen van jonge leeftijd, die veel kilometers rijden, veel zakelijk gebruik van de auto maken en het bezit van een snelle auto relatief sterk vertegenwoordigd.

In Overijssel geeft 11% van de automobilisten aan zelf naar huis te rijden na meer dan twee glazen alcoholhoudende drank te hebben gedronken. Landelijk en in Overijssel is dit minder dan in 1991.

Het gerapporteerde gordelgebruik is in Overijssel in 1992 zowel bij ritten binnen als buiten de bebouwde kom meer dan in 1991 en het ligt daarmee op het landelijk gemiddelde. Het draagpercentage van passagiers is iets groter dan dat van bestuurders. Als gevolg van de wettelijke verplichting om gordels op de achterbank te dragen als zij aanwezig zijn, is het gerapporteerde draagpercentage in die gevallen toegenomen van 9 naar 22%. Dat is 10% minder dan het landelijk gemiddelde. Het correct gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen achterin de auto is volgens de PROV-enquête minder dan 50%.

De groep snelheidsovertreders maakt zich ook eerder schuldig aan rijden onder invloed en gebruikt de gordel minder vaak.

Een kwart van de Overijsselse automobilisten zegt dat zij altijd overdag verlichting voeren. Dit percentage ligt boven het landelijk gemiddelde.

Bekeuringen

Aanwijzingen voor gedrag kunnen ook voortkomen uit de rapportage over bekeuringen. Een representatief beeld van gedrag geven deze rapportages echter niet. Dit kan alleen al niet vanwege het politiebeleid om toezicht te concentreren op onderwerpen die het meest van belang zijn, maar ook vanwege het beleid van het Openbaar Ministerie om de werkbelasting bij het justitiële apparaat binnen bepaalde perken te houden.

In Overijssel zegt 20% van de automobilisten in 1992 een bekeuring te hebben gekregen. Een bekeuring vanwege fout parkeren scoorde het hoogst: 7%. Door te snel rijden kreeg 5% een bekeuring op de provinciale weg, hetgeen boven het landelijk gemiddelde is. Ruim 4% kreeg een bekeuring voor een snelheidsovertreding binnen de bebouwde kom en ruim 2% voor hetzelfde feit op een autosnelweg. Respectievelijk 1%, 0,5% en 0,1% gaf aan een bekeuring te hebben gekregen voor rijden door rood licht, het niet dragen van de gordel en voor rijden onder invloed. Bij het publiek bestaat de indruk dat snelheidsovertredingen het meest worden gecontroleerd, daarna rijden onder invloed en gordelgebruik het minst. De kans die men denkt te hebben om voor verkeersovertredingen of -misdrijven in aanraking te komen met de politie is in Overijssel groter dan landelijk. Dit terwijl het aandeel automobilisten dat zegt gecontroleerd te zijn in de provincie kleiner is dan landelijk.

4.2. Om aandachtsgebieden aan te geven

Het feitelijk gebeuren van ongevallen is niet de enige indicator voor onveiligheid. Subjectieve gegevens zijn ook van belang om aandachtsgebieden aan te wijzen. De eerste vraag daarbij is welke problemen naar voren worden gebracht. Verkeerssituaties en gedragingen in het verkeer brengen direct gevaar met zich mee. Daarnaast kunnen zij ook om aandacht vragen vanwege een relatief grote dreiging van gevaar en relatief grote hinder of ergernis, of omdat gedrag als agressief wordt ervaren. Deels kan dit leiden tot mobiliteitsbeperking van voetgangers en fietsers. Tenslotte is van belang welke maatregelen worden voorgestaan. Dit is een indicatie voor bestaand draagvlak of ontbrekend draagvlak.

4.2.1. *Ervaren van problemen*

In de buurt

Uit het al genoemde bevolkingsonderzoek van de politie kwam in Twente naar voren dat als mensen worden benaderd als buurtbewoners, te hard rijdend verkeer het meest, door 50%, wordt genoemd. Bij de zorg om verkeer noemt men ook agressief gedrag (17%) en geluidsoverlast (14%), terwijl fietsendiefstal ook vaak wordt genoemd (28%). In IJsselland werd hard rijdend verkeer opgegeven door 51%, fietsendiefstal door 28%, agressie in het verkeer door 15% en een aanrijding door 14%. Wanneer problemen gecategoriseerd worden, scoren de categorieën vermogensdelicten en verkeersproblemen hoger dan verloedering van de buurt, die op haar beurt hoger scoort dan dreiging en onveiligheidsgevoelens.

Rechtvaardiging voor overtredingen

Van een geheel andere aard zijn problemen die men noemt met het zich houden aan wettelijke regels. De betrouwbaarheid van deze uitspraken is evenwel twijfelachtig. Het is mogelijk dat ondervraagden een rechtvaardiging zoeken voor bewust gemaakte overtredingen. Toch kan het van belang zijn om grond voor deze rechtvaardigingen weg te nemen. Deze gegevens komen uit de PROV-enquête.

Voorzover mensen meer dan twee glazen alcoholhoudende consumpties hebben genomen voor het rijden, zegt de helft geen keus te hebben om te gaan rijden. Verder meent 17% dat dit het rijgedrag niet beïnvloedt, vindt 11% het ongezellig om niet te drinken en geeft 9% gewoonte als argument op. Deze gegevens zijn alleen landelijk bekend.

Ook voor argumenten voor te hard rijden zijn alleen landelijke gegevens bekend. Het gaat ongemerkt is het antwoord dat het meest wordt genoemd: ruim 40%. Meer dan 30% van de ondervraagden zegt de snelheid aan te passen aan die van anderen op wegen met een limiet van 50 km/uur, terwijl ongeveer 40% dit noemt als argument voor een overtreding op wegen buiten de bebouwde kom. Ruim 30% geeft haast als motief op. Hard rijden is leuk zegt 15% van de geënquêteerden wanneer het om autosnelwegen gaat. Dat percentage neemt af tot 10% op wegen met een limiet van 80 km/uur en tot 4% op wegen met een limiet van 50 km/uur.

Volgens de PROV-enquête ligt het percentage van 18% van autobestuurders dat het dragen van gordels onprettig vindt in Overijssel iets hoger dan landelijk. Bijna een kwart zegt het gebruik van de gordel te vergeten en 5% vindt het dragen gevaarlijk als er langs water wordt gereden.

4.2.2. *Agressie*

Uit een Overijssels onderzoek (Slotegraaf, 1993) is naar voren gekomen dat vooral situaties aandacht verdienen waarin de weggebruikers onderling verschillende normen hanteren. Dat geldt met name bij het inhalen, afstand houden, snijden, voorrang verlenen en door rood licht rijden. Weggebruikers beoordelen het gedrag van andere weggebruikers in het algemeen agressiever dan de politie dat doet en zij geven ook een andere rangordening van agressieve gedragingen aan. Verder zijn verschillen gebleken naar leeftijd en geslacht van weggebruikers.

4.2.3. Mobiliteitsbeperking

De verkeersonveiligheid behoort teruggedrongen te worden zonder dat dit ten koste gaat van noodzakelijke mobiliteit. Wat 'noodzakelijk' is, is overigens aan de politiek en de samenleving om vast te stellen. Het overheidsbeleid is er meer en meer op gericht om (de groei) van de mobiliteit, met name de gemotoriseerde mobiliteit, terug te dringen, door bijvoorbeeld veel benodigde bestemmingen dichterbij vertreklocaties te brengen of gemakkelijker toegankelijk te maken met openbaar vervoer. Dat kan winst opleveren voor de verkeersveiligheid en voor het milieu en de bereikbaarheid. Er wordt echter ook mobiliteit beperkt vanwege angst voor onveiligheid en dat is bijna altijd mobiliteit als voetganger en fietser. Dit gaat ten koste van leefbaarheid en kan ook ten koste gaan van milieu, bereikbaarheid en veiligheid omdat deels ter vervanging gemotoriseerd vervoer wordt gebruikt.

Er wordt hier vanuit gegaan dat deze mobiliteit beschermd moet worden. Deze mobiliteitsbeperking verbloemt in feite een deel van de onveiligheidsproblematiek. Vanuit preventief oogpunt moet het beleid er op gericht zijn de mobiliteit te voet en te fiets mogelijk te maken door hiervoor veilige condities te creëren.

Volgens een rapport van de stichting Kinderen Voorrang! (Van der Spek & Noyon, 1993) houden ouders hun kinderen steeds meer binnen uit angst voor het autoverkeer. En wanneer kinderen naar buiten gaan, mogen ze dat steeds minder in hun eentje.

In het vervoersbeleid kan een koppeling gemaakt worden met de sociale onveiligheidsproblematiek. Verkeersvoorzieningen moeten zodanig ontworpen worden dat misdaad en vandalisme ook minimale kans krijgen. Het zijn met name oudere mensen en meisjes en vrouwen die hun mobiliteit als gevolg van sociale onveiligheid beperken.

4.2.4. Maatregelen

Aandachtsgebieden worden mede bepaald door de betrokkenheid van de weggebruikers. Bij een grote betrokkenheid is de kans op effecten van maatregelen groter.

Uit de PROV-enquête blijkt dat verkeersongevallen in Overijssel vergeleken met de rest van Nederland vaker een gespreksthema onder de bevolking zijn. Het meest voorkomende gespreksthema in relatie tot verkeersveiligheid is snelheid.

De mensen in Overijssel zijn meer tevreden met het verkeersveiligheidsbeleid dan de bevolking in het land gemiddeld.

Uit de al genoemde enquête van VVN in de gemeente Rijssen bleek dat de helft van de bewoners tevreden is over de aandacht van gemeente voor verkeersveiligheid (of voor de aanpak door de gemeente van de verkeersveiligheid of voor beide?). Eénderde is ontevreden.

Landelijk is volgens de PROV-enquête de waardering voor het beleid inzake rijopleidingen en betere wegen relatief groot en voor oversteekvoorzieningen en veiliger fietspaden minder. De waardering is verreweg het geringst voor de aanpak van files. De inwoners van Overijssel scoren

hoger in waardering inzake de aanpak van files, betere wegen, woonwijken en voorlichting.

In IJsselland en Twente waren resp. 26% en 28% van de geënquêteerden het eens met de stelling dat de politie te weinig bekeurt, 31% resp. 34% was het eens met de stelling dat de politie niet hard genoeg optreedt en 21% resp. 19% met de stelling dat de politie niet ingrijpt.

Gevraagd naar prioriteiten voor vier politietaken werden in een ander Twents politie-onderzoek alcoholcontroles het meest genoemd, gevolgd door snelheidscontroles. Minder vaak werden het optreden bij gevaarlijke verkeerssituaties en hulpverlening bij ongevallen genoemd.

4.3. Conclusies over de objectieve gegevens

Snelheidsovertredingen komen massaal voor en worden in woonbuurten als meest ernstig probleem ervaren.

Bij gedragingen die vaak als agressief worden ervaren, zoals inhalen, geen afstand houden, snijden, niet verlenen van voorrang en rijden door rood licht speelt snelheid bovendien meestal een rol.

Enerzijds kan beleid gericht zijn op het verminderen van snelheidsovertredingen, anderzijds kan een aanpak van snelheid onderdeel worden van beleid gericht op het gedrag ten opzichte van andere verkeersdeelnemers. De ontwikkeling inzake rijden onder invloed is positief. Beleid kan gericht zijn op bestendiging van de ontwikkeling en verder gericht worden op de overblijvende probleemgroep.

Met gordelgebruik lijkt op de voorbank een inhaaloperatie te hebben plaatsgevonden. Op de achterbank blijft het gebruik achter bij het landelijk gebruik. De achtergronden daarvan zouden moeten worden opgespoord. Net als in heel Nederland is de tevredenheid met het beleid voor fietspaden en oversteekvoorzieningen relatief het geringst in het gehele verkeersbeleid.

Literatuur

- CBS (1993). De mobiliteit van de Nederlandse bevolking in 1992. CBS, Voorburg.
- Fokkema, H.J. (1993). VVN, Rijssen. TT 93-50. Traffic Test, Veenendaal.
- Harris, S.H. (1990). Gewonden gevonden! Verkeerskunde 41 (1990) 1:26-29
- Huybers, J.J.W. & Kampen, L.T.B. van (1985). Rijsnelheid, botsnelheid en afloop van botsingen tussen tweewielers en motorvoertuigen. R-85-8. SWOV, Leidschendam.
- Janssen, S.T.M.C. (1988). De verkeersonveiligheid van wegtypen in 1986 en 2010. R-88-3. SWOV, Leidschendam.
- Mathijssen, M.P.M. (1992). Rijden onder invloed in Nederland, najaar 1991. R-92-20. SWOV, Leidschendam.
- Mathijssen, M.P.M. (1993). Rijden onder invloed in Overijssel, najaar 1993. R-93-47. SWOV, Leidschendam.
- Nilsson, G. (1981). The effects of speed limits on traffic accidents in Sweden. In: International OECD symposium 'The effects of speed limits on traffic accidents and transport energy use' Dublin, 1981
- Oei, H.L. (1989). Rijsnelheden op 80 km/uur-wegen in Nederland. R-89-52. SWOV, Leidschendam.
- Oei, H.L. & Mulder, J.A.G. (1993). Rijsnelheden op 80 en 100 km/uur wegen. R93-29. SWOV, Leidschendam.
- Politiemonitor Bevolking IJsselland, Regiorapport IJsselland. B&A Groep, Den Haag.
- Poppe, F. (1993). Verkeersrisico's in Nederland 1. De cijfers. R-93-57. SWOV, Leidschendam.
- Regionale politieële enquête 1992; Uitkomsten van gestandaardiseerd bevolkingsonderzoek, deel 1: Regio Twente. Gemeente Enschede.
- Regiorapport Twente. Politiemonitor Bevolkingsmeting, 1993.
- Slotegraaf, G. (1993). Aggressief gedrag in het verkeer; Beoordeling en meningen. R.U. Groningen.
- Spek, M. van der & Noyon, R. (1993). Uitgeknikkerd, opgehoepeld; Een onderzoek naar de bewegingsvrijheid van kinderen op straat. Regioplan b.v., Amsterdam.
- Vissers, J.A.M.M. & Zeilstra, M.I. (1993). Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid PROV. TT-93-6, Traffic Test, Veenendaal.

Afbeeldingen 1 t/m 12

Afbeelding 1. *Ontwikkeling van de aantallen verkeersslachtoffers in Overijssel naar ernst letsel* (Bron: SWOV/AVV-BG)

Afbeelding 2. *Ontwikkeling van de aantallen verkeersslachtoffers in Nederland naar ernst letsel* (Bron: SWOV/AVV-BG)

Afbeelding 3. *Ontwikkeling van de aantallen verkeersslachtoffers in Overijssel naar leeftijd en ernst letsel* (Bron: SWOV/AVV-BG)

Afbeelding 4. *Ontwikkeling van de aantallen verkeersslachtoffers in Nederland naar leeftijd en ernst letsel* (Bron: SWOV/AVV-BG)

Afbeelding 5. *Relatieve kans op dodelijk of ernstig letsel naar leeftijdsgroep in Overijssel* (Bron: SWOV/AVV-BG)

Afbeelding 6. *Relatieve kans op dodelijk of ernstig letsel naar leeftijdsgroep in Nederland* (Bron: SWOV/AVV-BG)

Afbeelding 7. *Verdeling van de risico's naar wijze van verkeersdeelname in Nederland en Overijssel in 1991* (Bron: SWOV/AVV-BG)

Afbeelding 8. *Ontwikkeling van geconstateerd alcoholgebruik bij ongevallen in Nederland naar wijze van verkeersdeelname en tijdstip* (Bron: SWOV/AVV-BG)

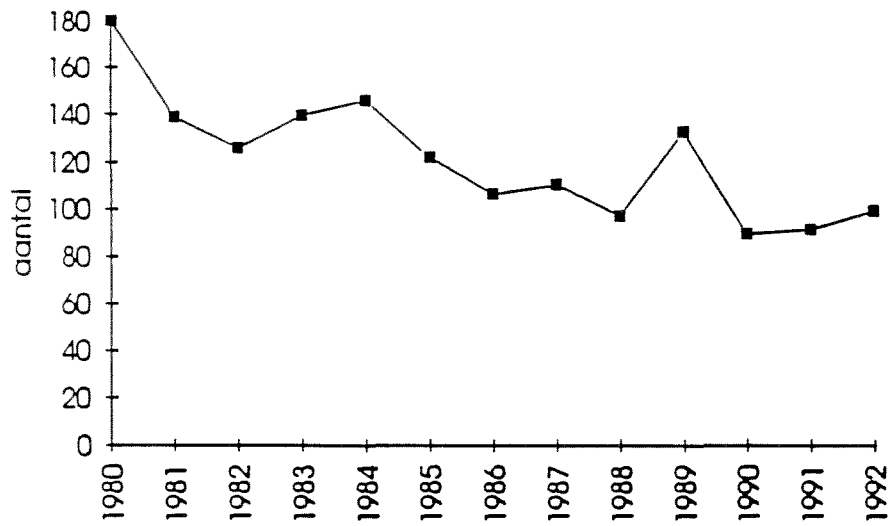
Afbeelding 9. *Ontwikkeling van geconstateerd alcoholgebruik bij ongevallen in Overijssel naar wijze van verkeersdeelname en tijdstip* (Bron: SWOV/AVV-BG)

Afbeelding 10. *Karakteristieken van snelheidsgedrag in Overijssel* (Bron: SWOV)

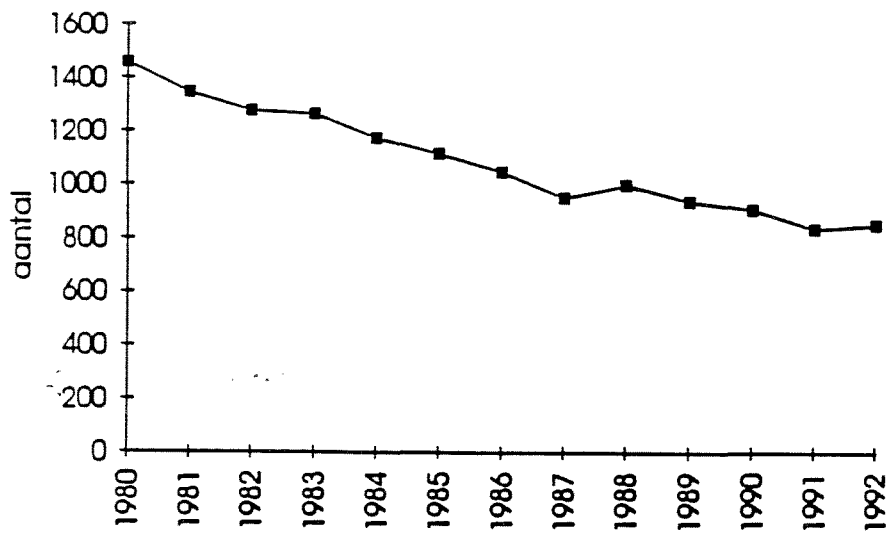
Afbeelding 11. *Ontwikkeling van het gordelgebruik van bestuurders en passagiers bij ritten binnen de bebouwde kom in Nederland en Overijssel in 1989-1992* (Bron: SWOV)

Afbeelding 12. *Ontwikkeling van het gordelgebruik van bestuurders en passagiers bij ritten buiten de bebouwde kom in Nederland en Overijssel in 1989-1992* (Bron: SWOV)

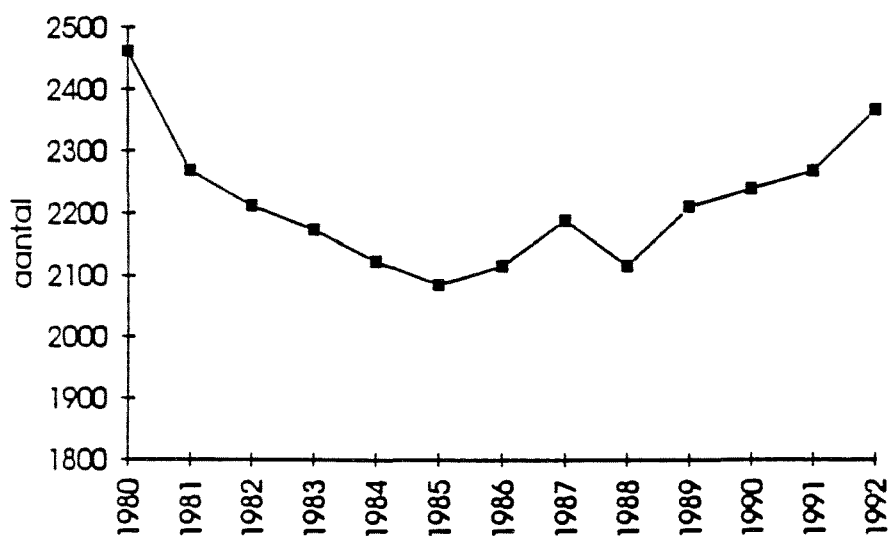
Overleden



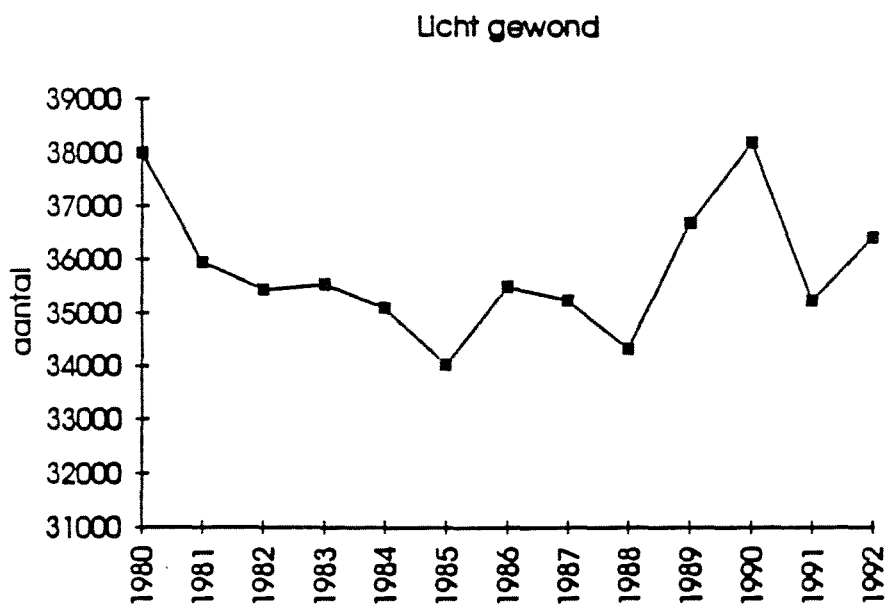
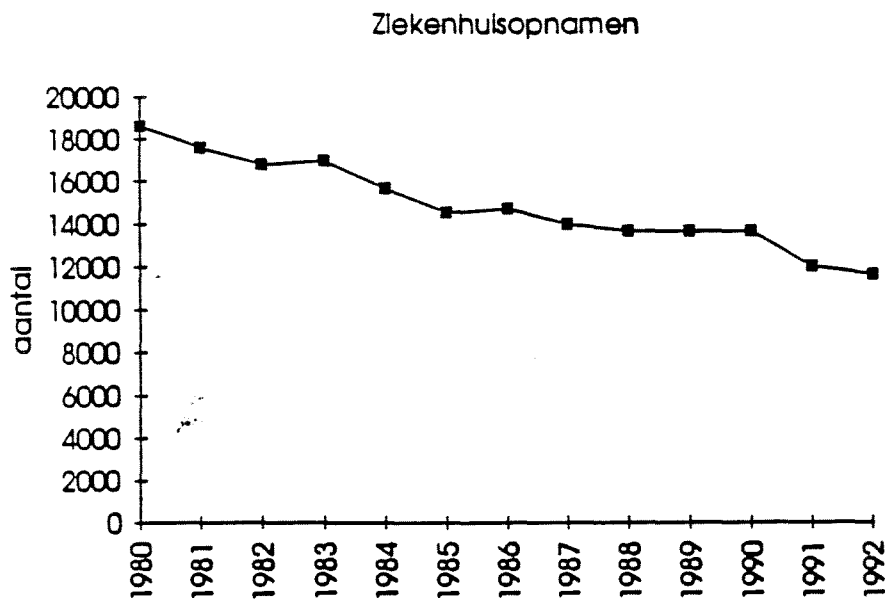
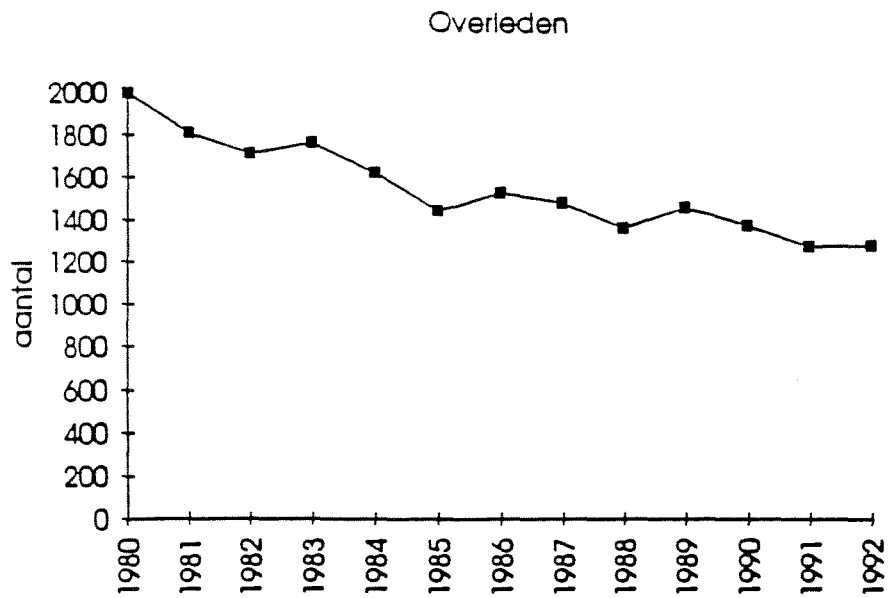
Ziekenhuisopnamen



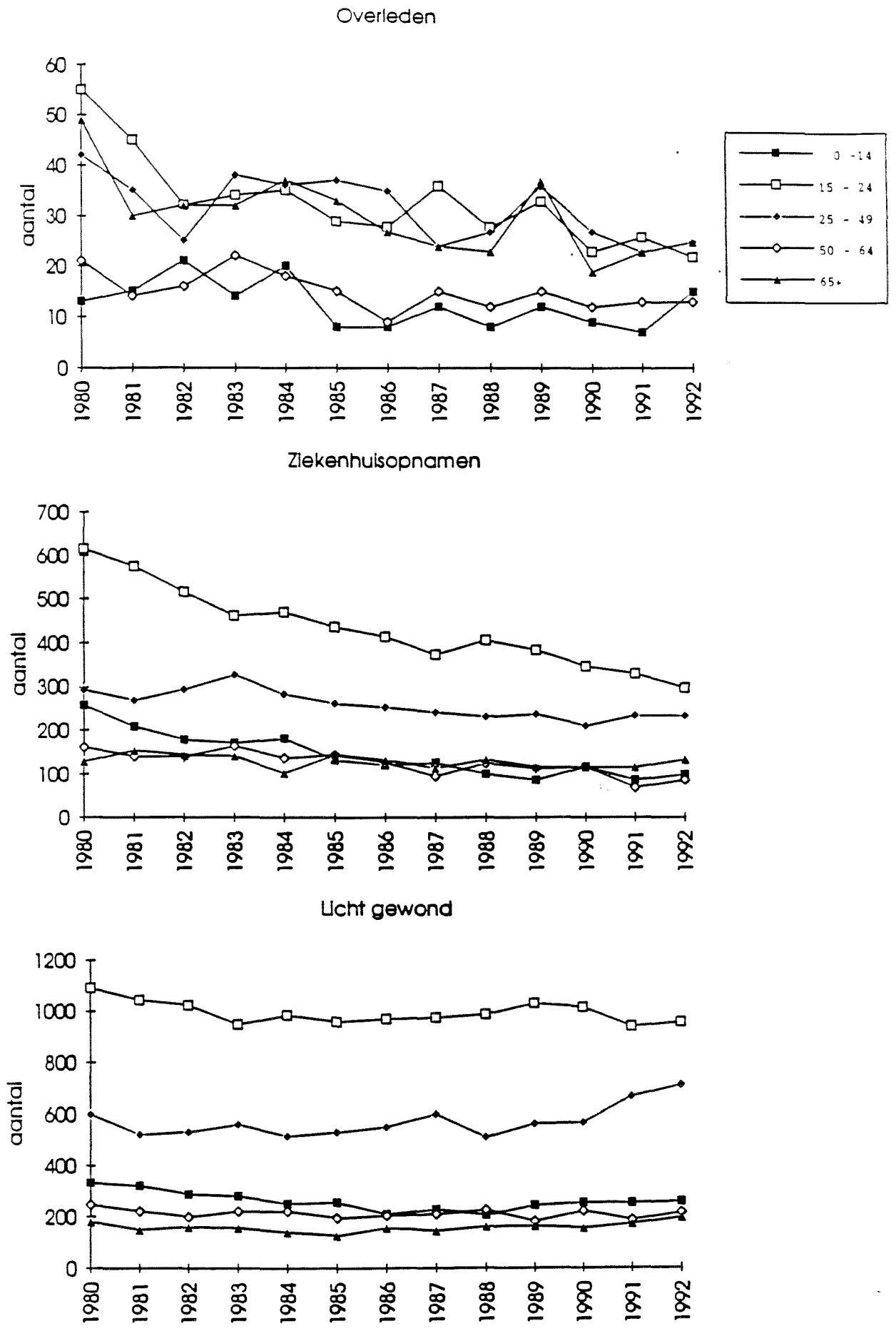
Licht gewond



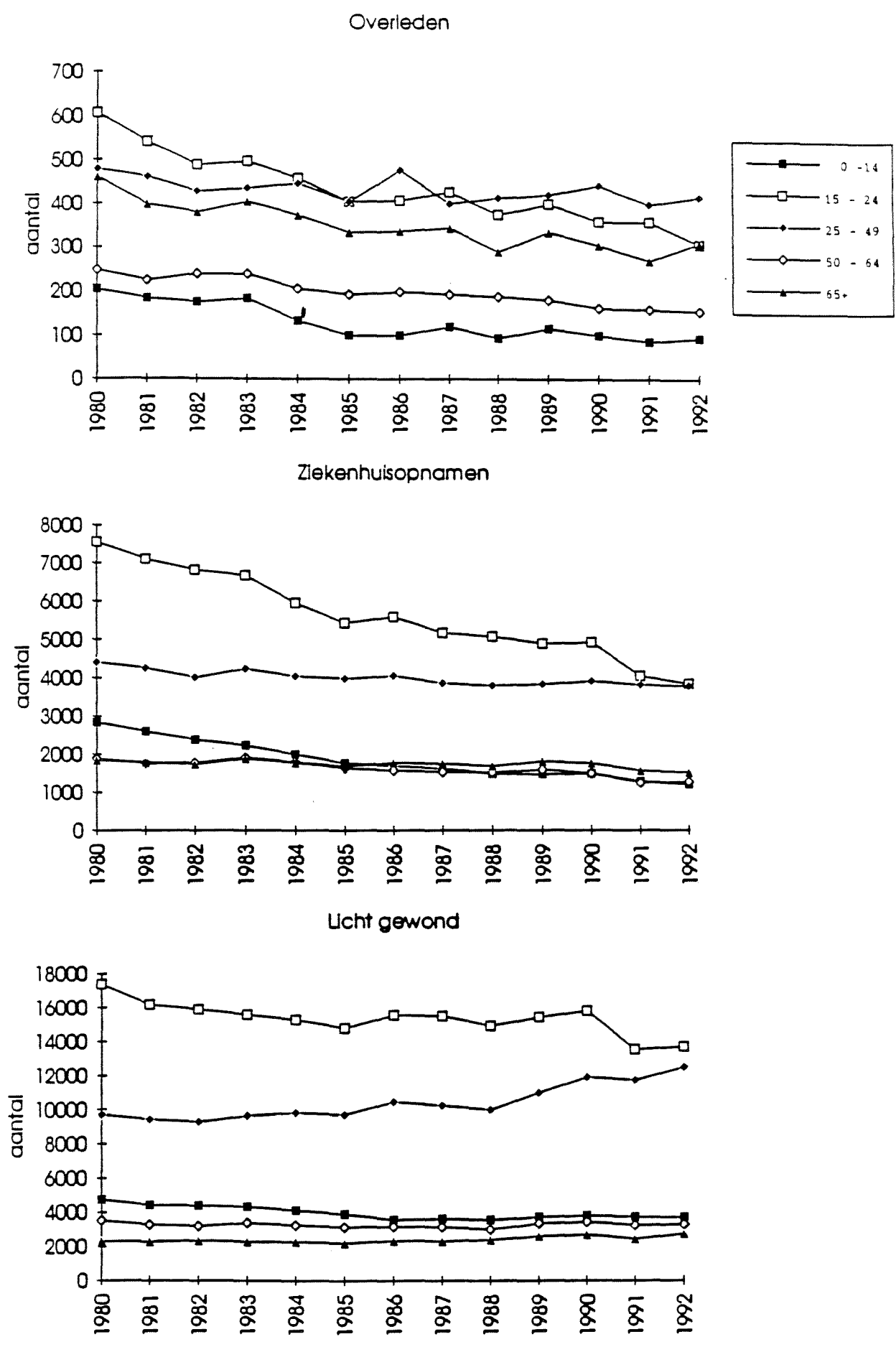
Afbeelding 1. Ontwikkeling van de aantallen verkeersslachtoffers in Overijssel naar ernst letsel (Bron: SWOV/AVV-BG)



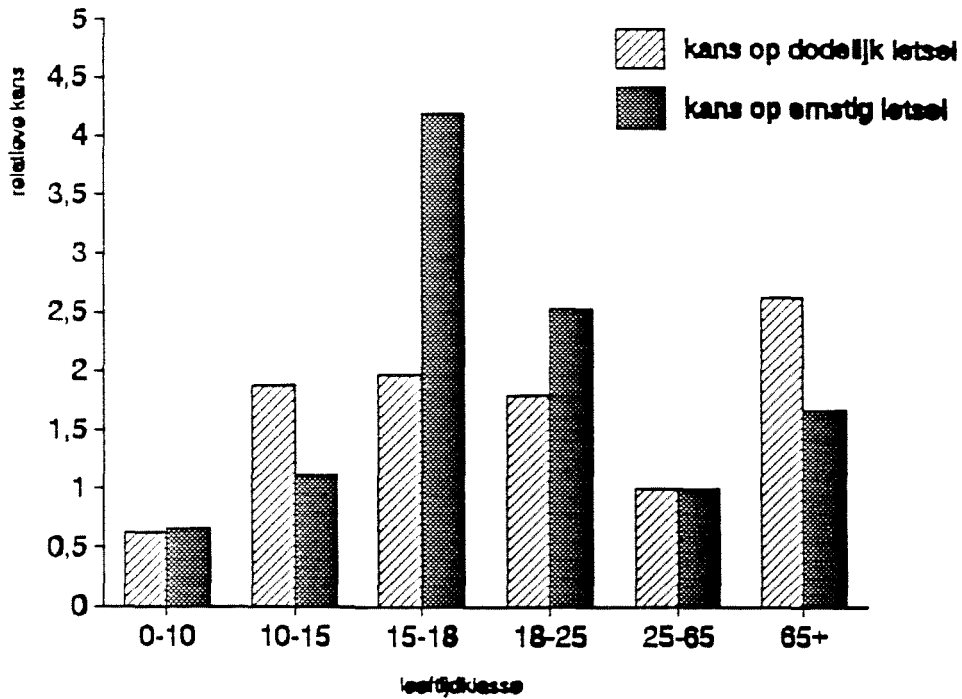
Afbeelding 2. Ontwikkeling van de aantallen verkeersslachtoffers in Nederland naar ernst letsel (Bron: SWOV/AVV-BG)



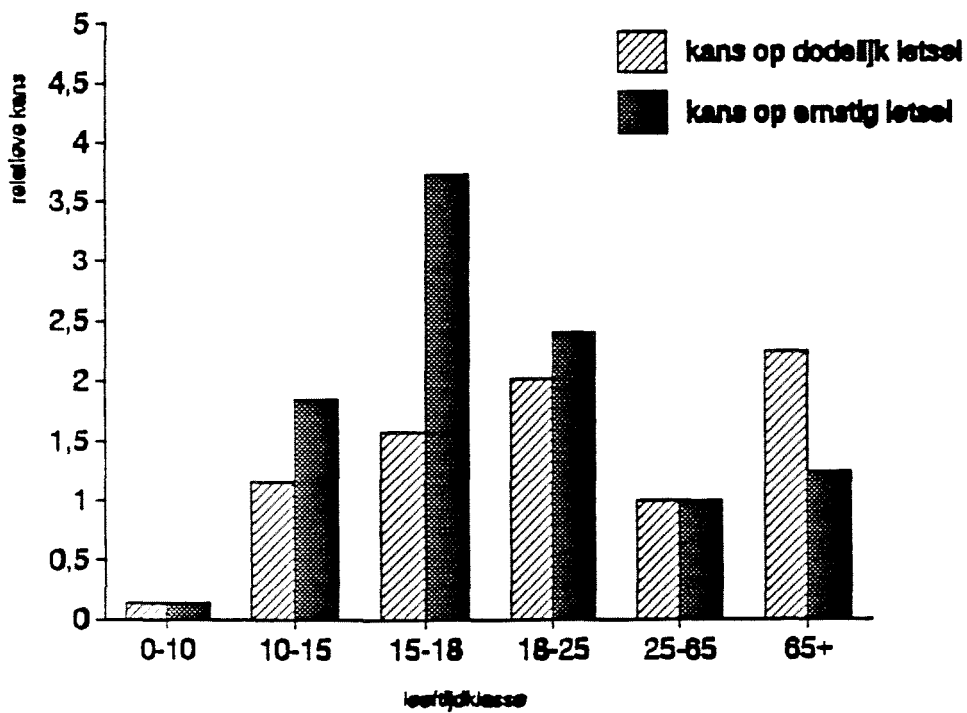
Afbeelding 3. Ontwikkeling van de aantallen verkeersslachtoffers in Overijssel naar leeftijd en ernst letsel (Bron: SWOV/AVV-BG)



Afbeelding 4. Ontwikkeling van de aantallen verkeersslachtoffers in Nederland naar leeftijd en ernst letsel (Bron: SWOV/AVV-BG)

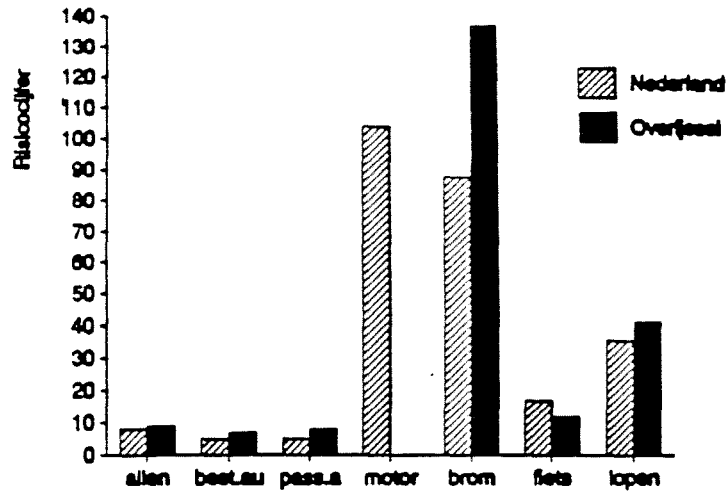


Afbeelding 5. *Relatieve kans op dodelijk of ernstig letsel naar leeftijdsgroep in Overijssel* (Bron: SWOV/AVV-BG)

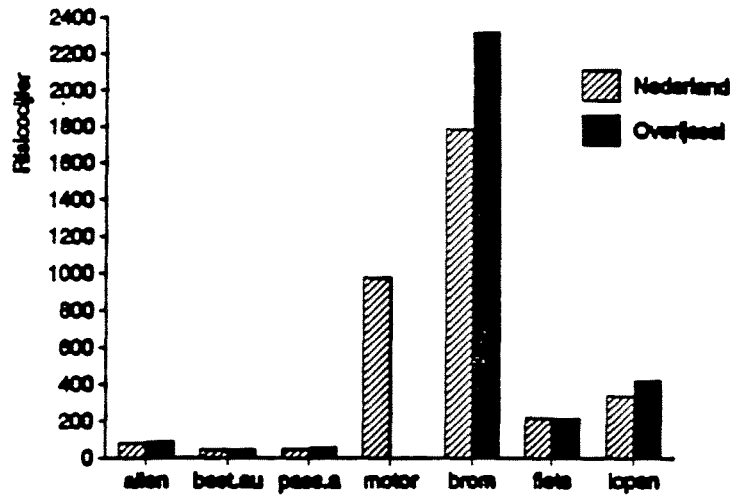


Afbeelding 6. *Relatieve kans op dodelijk of ernstig letsel naar leeftijdsgroep in Nederland* (Bron: SWOV/AVV-BG)

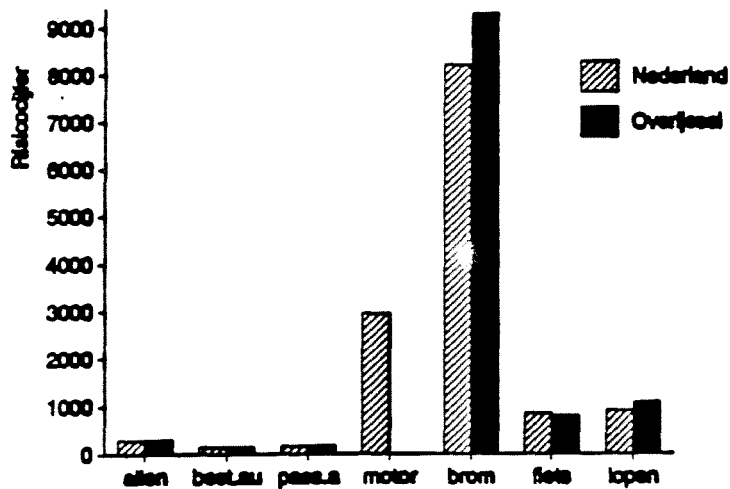
Aantal doden per miljard reizigerskilometer in 1991



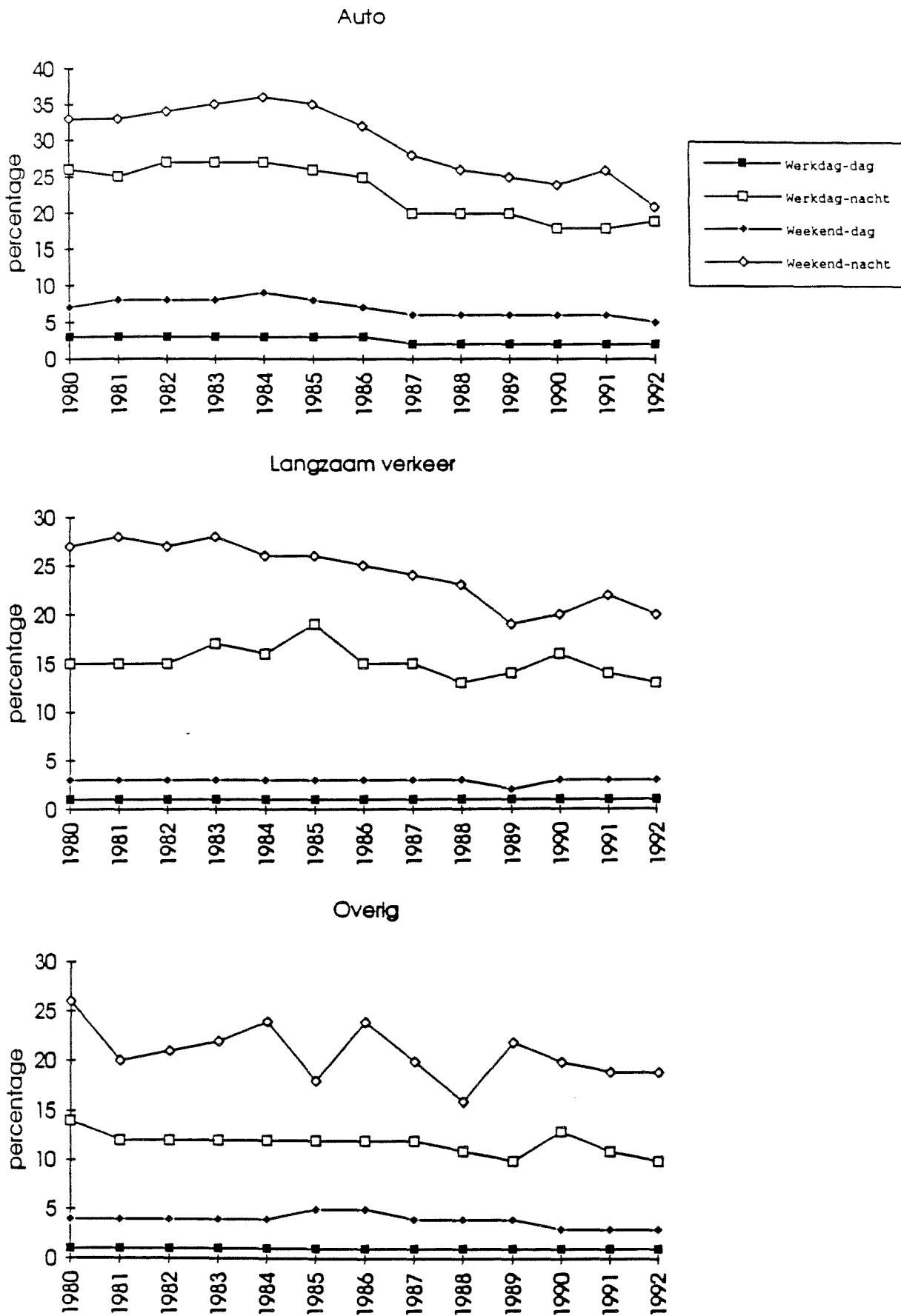
Aantal zwaarhulgewonden per miljard reizigerskilometer in 1991



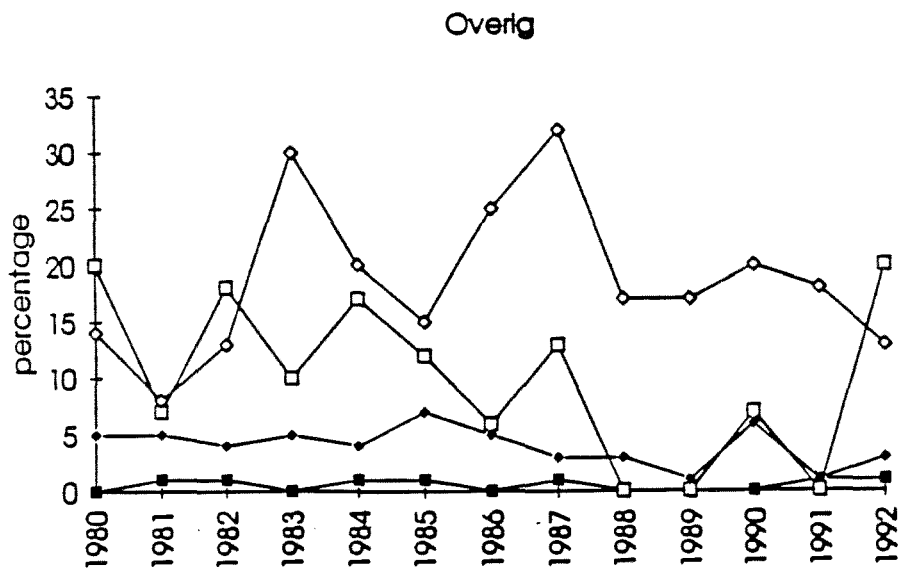
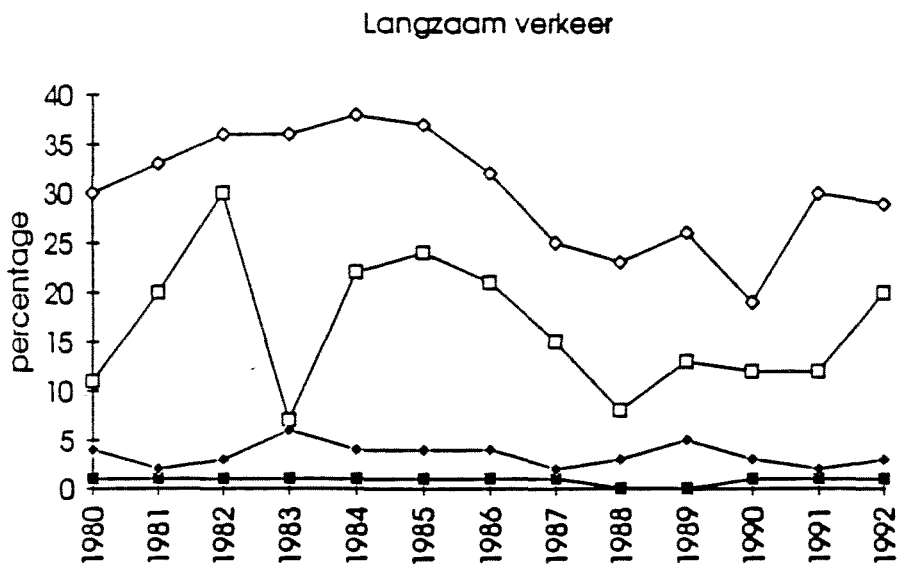
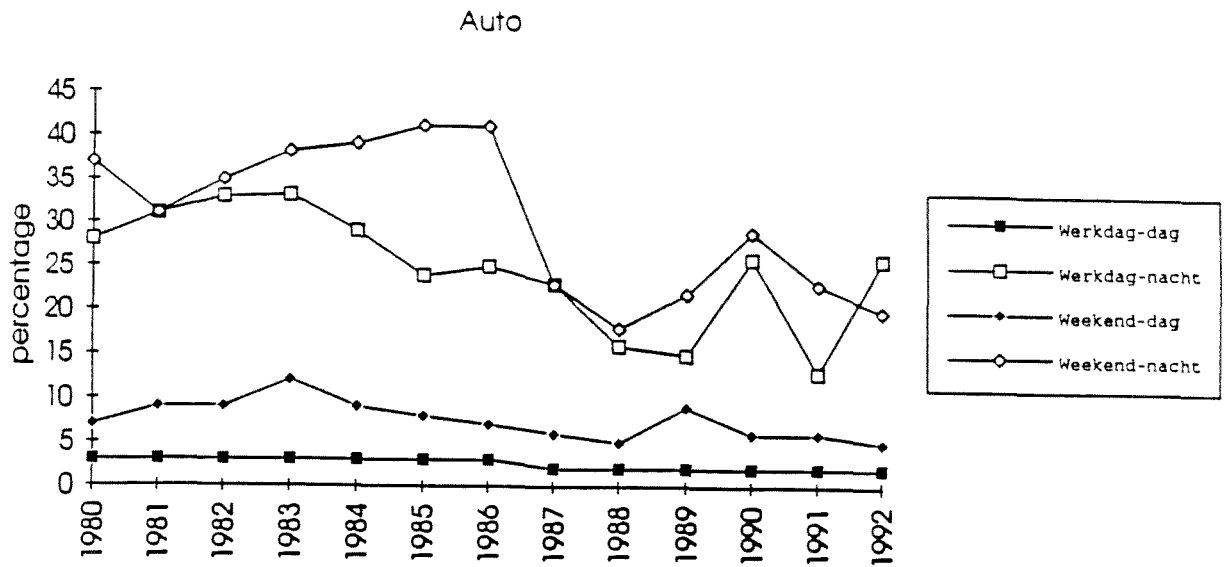
Aantal gewonden per miljard reizigerskilometer in 1991



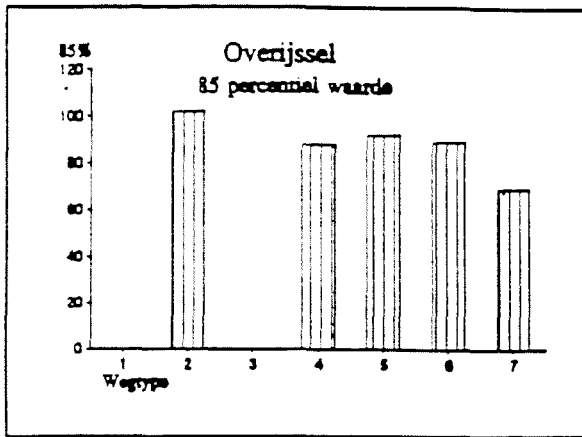
Afbeelding 7. Verdeling van de risico's naar wijze van verkeersdeelname in Nederland en Overijssel in 1991 (Bron: SWOV/AVV-BG)



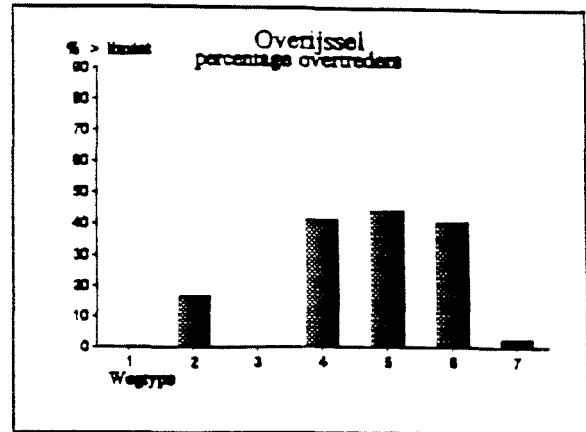
Afbeelding 8. Ontwikkeling van geconstateerd alcoholgebruik bij ongevallen in Nederland naar wijze van verkeersdeelname en tijdstip (Bron: SWOV/AVV-BG)



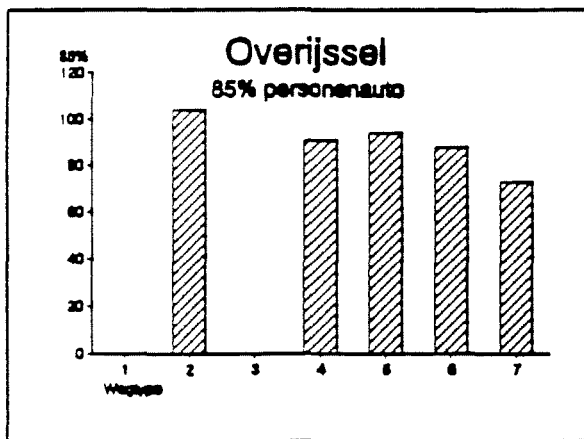
Afbeelding 9. Ontwikkeling van geconstateerd alcoholgebruik bij ongevallen in Overijssel naar wijze van verkeersdeelname en tijdstip (Bron: SWOV/AVV-BG)



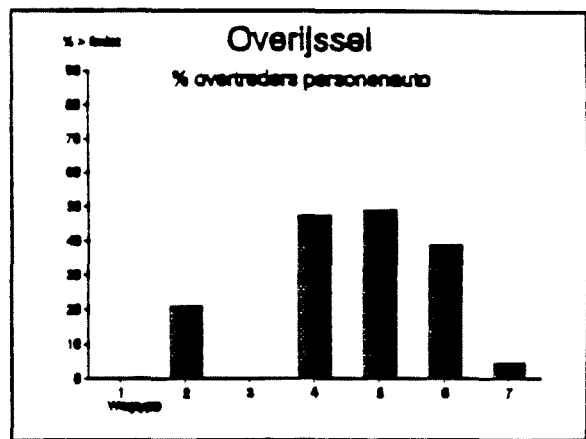
Afbeelding 85 percentiel waarde motorvoertuigen



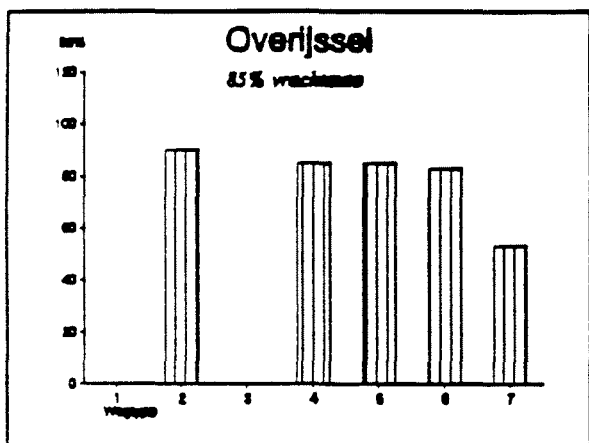
Afbeelding Percentage > 100 en 80 km/uur motorvoertuigen



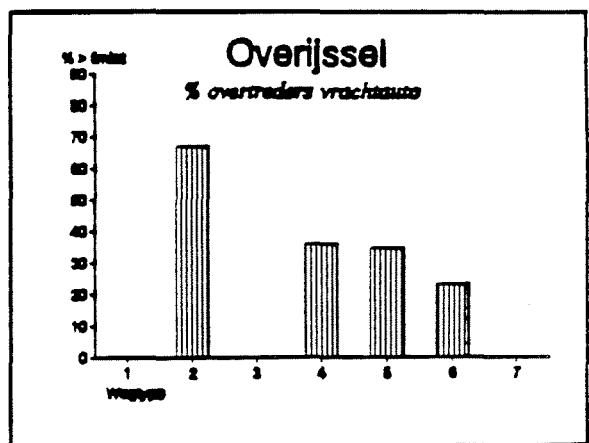
Afbeelding 85 percentiel waarde personenauto's



Afbeelding Percentage overtreeders personenauto's

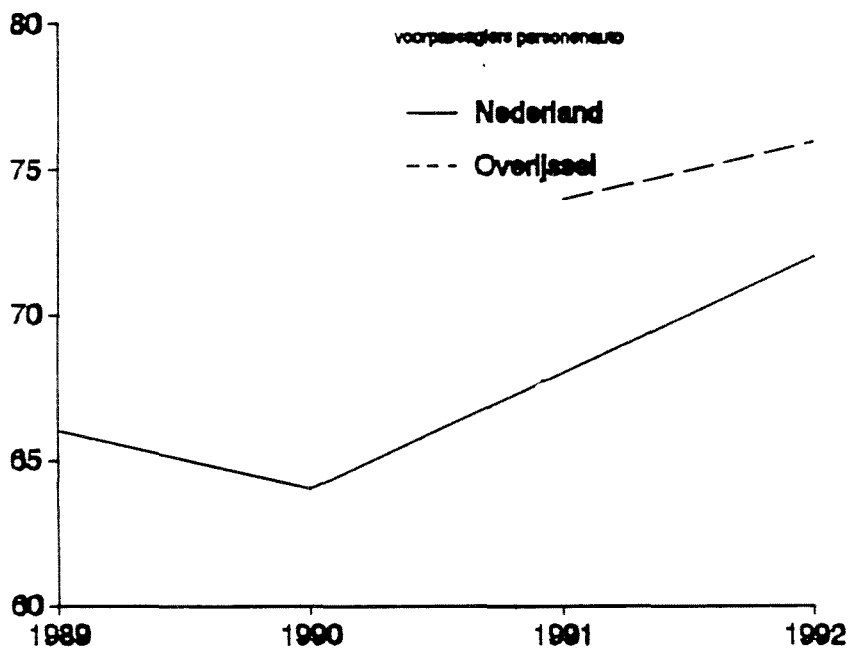
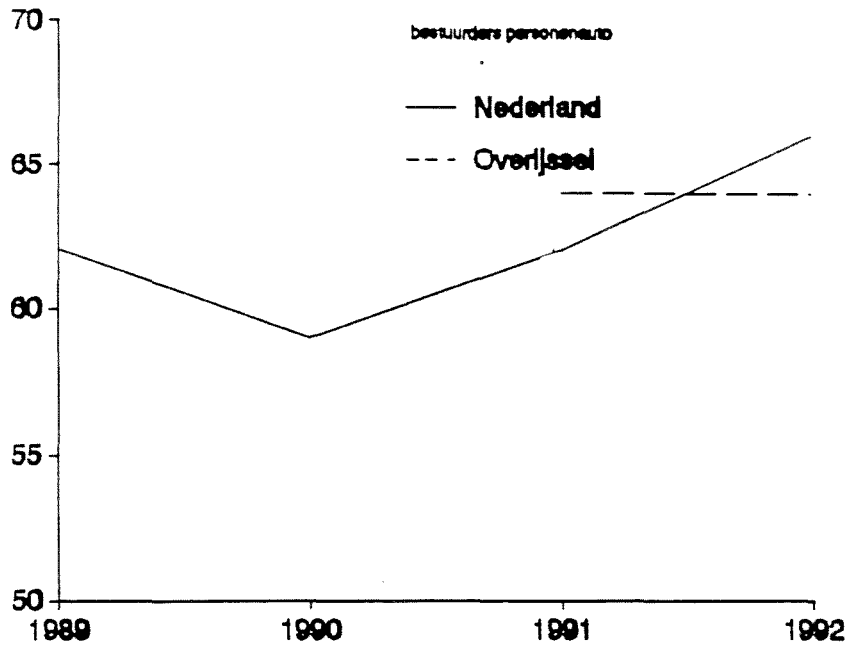


Afbeelding 85 percentiel waarde vrachtauto's

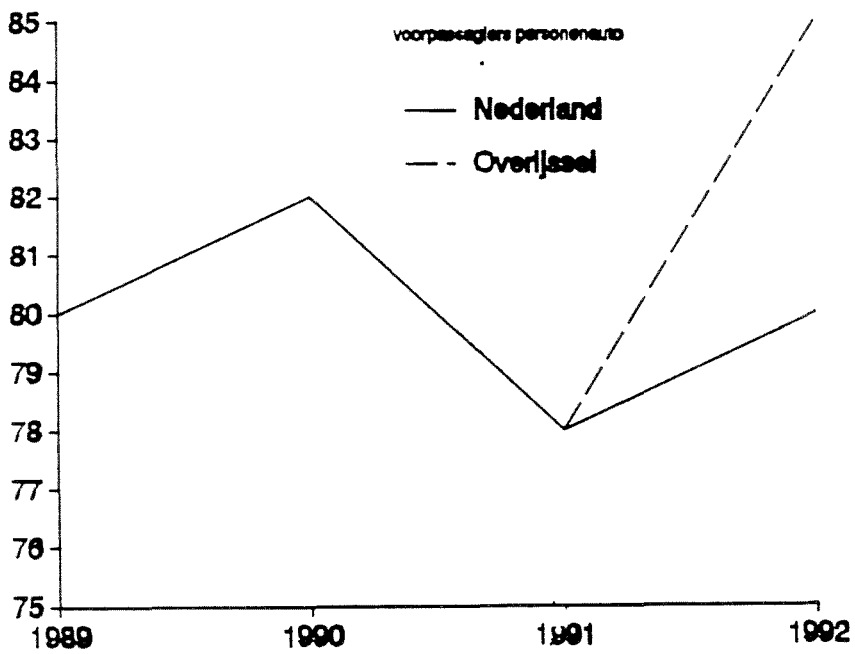
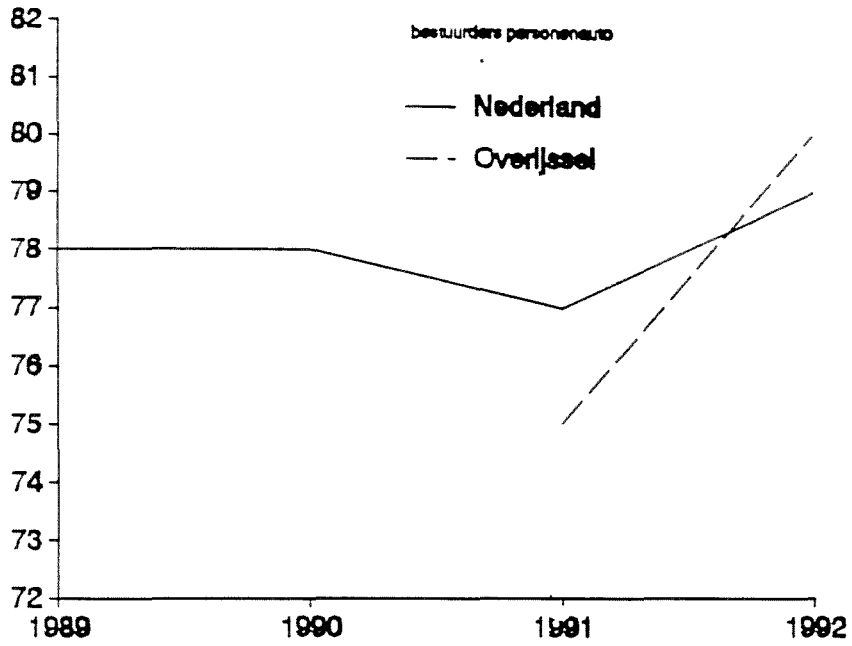


Afbeelding Percentage overtreeders vrachtauto's

Wegtype 1. 2x2 autoweg; 2: 1x2 autoweg; 3: 2x2 gesloten voor langzaam verkeer; 4: 1x2 gesloten voor langzaam verkeer; 5: gesloten voor (brom)fiets; 6: open voor alle verkeer; 7: plattelandsweg.



Afbeelding 11. Ontwikkeling van het gordelgebruik van bestuurders en passagiers bij ritten binnen de bebouwde kom in Nederland en Overijssel in 1989-1992 (Bron: SWOV)



Afbeelding 12. Ontwikkeling van het gordelgebruik van bestuurders en passagiers bij ritten buiten de bebouwde kom in Nederland en Overijssel in 1989-1992 (Bron: SWOV)

Bijlage: Kencijfers verkeersonveiligheid in de vervoerregio's
Zwolle, Stedendriehoek en Twente.

Kencijfers Verkeersonveiligheid

VR Zwolle, ongevallen met doden en/of ziekenhuisopname -----
Trendoverzicht

Jaar	ONGEVALLLEN		BESTUURDERS		SLACHTOFFERS			
	tot.ong	let.ong	tot.bst	let.bst	tot.sla	tot.dod	tot.gew	zkh.gew
88	325	325	585	326	429	32	397	363
89	337	337	615	337	444	51	393	357
90	301	301	558	302	389	37	352	326
91	285	285	520	301	387	40	347	302
92	309	309	592	316	405	33	372	339
Totaal	1557	1557	2870	1582	2054	193	1861	1687

Gem/jr. 311 311 | 574 316 | 411 39 372 337

VR Zwolle, ongevallen met doden en/of ziekenhuisopname -----

Kerncijfers letselongevallen ten opzichte van Referentiegebied Nederland
cijfers uit aktueel Wbs | Ref.gebied | verschil
[5 jaar ongevallen] | | Wbs-Ref

LETSELONGEVALLLEN

	let.ong abs Wbs	let.ong %	let.ong %	verschil %
Aard ongeval:	Wbs	Wbs	Ref	Wbs-Ref
onbekend	0	0.00	0.01	-0.01
voetganger	120	7.71	8.53	-0.82
geparkeerd voertuig	44	2.83	2.84	-0.01
dier/voorwerpen	276	17.73	12.85	4.88
frontaal	175	11.24	10.02	1.22
flank	727	46.69	50.13	-3.44
kop-staart	87	5.59	8.79	-3.20
eenzijdig	128	8.22	6.83	1.39

SLACHTOFFERS (BESTUURDERS/VOETGANGERS/PASSAGIERS)

	tot.sla abs Wbs	tot.sla %	tot.sla %	verschil %
	Wbs	Wbs	Ref	Wbs-Ref
<=11 jaar	140	6.82	6.20	0.62
12 - 15 jaar	113	5.50	6.05	-0.55
16 - 17 jaar	245	11.93	13.47	-1.54
18 - 24 jaar	528	25.71	24.84	0.87
25 - 39 jaar	354	17.23	20.96	-3.73
40 - 49 jaar	174	8.47	8.87	-0.40
50 - 59 jaar	147	7.16	6.76	0.40
60 - 69 jaar	136	6.62	5.69	0.93
>=70 jaar	192	9.35	6.02	3.33
onbekend	25	1.22	1.12	0.10
personenauto	895	43.57	36.37	7.20
bestel/vrachtauto	82	3.99	3.32	0.67
motor	101	4.92	4.41	0.51
brom- en snorfiets	386	18.79	23.33	-4.54
fiets	454	22.10	24.29	-2.19
voetganger	125	6.09	7.89	-1.80
ander vervoermiddel	11	0.54	0.30	0.24

SLACHTOFFERS PER 100 VOERTUIGEN/VOETGANGERS BIJ ALLE ONGEVALLLEN

	tot.bst alle ong Wbs	tot.sla/ 100 vtg Wbs	tot.sla/ 100 vtg Ref	verschil %
	Wbs	Wbs	Ref	Wbs-Ref
personenauto	1378	64.95	4.85	60.10
motor	102	99.02	43.26	55.76
brom- en snorfiets	424	91.04	43.38	47.66
fiets	491	92.46	52.35	40.11
voetganger	129	96.90	81.51	15.39

VR Zwolle, ongevallen met doden en/of ziekenhuisopname -----
 AGS: selectie Aanpak Gevaarlijke Situaties: prioriteit probleemvelden
 cijfers uit aktueel Wbs
 [5 jaar ongevallen]

	tot.ong		let.ong per jaar					let.ong	Ref	trend	skore
	Wbs	%	abs	'88	'89	'90	'91	'92	Wbs	%	Wbs-Ref
										Ref	
ONGEVALLLEN											
werkdag	1154	74.12	236	252	231	202	233	74.12	74.79	<	0
weekend	403	25.88	89	85	70	83	76	25.88	25.21	<	0
1e kwartaal	338	21.71	67	69	79	62	61	21.71	21.17	<	0
2e kwartaal	414	26.59	77	88	78	88	83	26.59	26.18	<	0
3e kwartaal	407	26.14	87	85	66	82	87	26.14	27.93	<	-
4e kwartaal	398	25.56	94	95	78	53	78	25.56	24.72	<	+
binnen b.kom	757	48.62	145	177	151	142	142	48.62	65.34	<	-
buiten b.kom	800	51.38	180	160	150	143	167	51.38	34.66	<	+
< 50 km/u	39	2.50	5	13	4	9	8	2.50	3.30	>	-
50 km/u	715	45.92	142	157	145	135	136	45.92	64.47	>	-
60 - 70 km/u	52	3.34	2	21	11	5	13	3.34	2.84	>	+
80 - 90 km/u	657	42.20	152	138	113	122	132	42.20	24.04	<	+
100-120 km/u	94	6.04	24	8	28	14	20	6.04	5.35	<	+
wegvak	620	39.82	136	121	132	102	129	39.82	40.60	<	-
kruispunt	714	45.86	144	165	131	133	141	45.86	50.13	<	-
overig	223	14.32	45	51	38	50	39	14.32	9.27	<	+
daglicht	1067	68.53	220	231	205	192	219	68.53	71.80	<	-
duist/schemer	476	30.57	101	104	92	91	88	30.57	27.30	<	+
overig	14	0.90	4	2	4	2	2	0.90	0.90	<	0
droog wegdek	1078	69.24	203	236	210	204	225	69.24	70.21	>	-
nat/sneeuw	453	29.09	114	97	83	78	81	29.09	28.68	<	+
overig	26	1.67	8	4	8	3	3	1.67	1.11	<	0
snelvk -snelvk	360	23.12	77	68	68	71	76	23.12	25.56	>	-
langz.vk-langz.vk	119	7.64	27	31	17	26	18	7.64	9.20	<	-
snelvk -langz.vk	619	39.76	123	143	126	94	133	39.76	36.61	<	+
snelvk eenz.	73	4.69	24	16	11	16	6	4.69	3.51	<	+
langz.vk eenz.	53	3.40	5	16	11	9	12	3.40	4.05	>	-
snelvk -overig	229	14.71	43	48	50	44	44	14.71	16.86	<	-
langz.vk-overig	90	5.78	25	11	14	22	18	5.78	3.28	<	+
overig -overig	1	0.06	0	1	0	0	0	0.06	0.02	<	0
overig eenz.	2	0.13	0	0	1	1	0	0.13	0.05	>	0
railvk -div.	11	0.71	1	3	3	2	2	0.71	0.68	>	0
eenzijdig	128	8.22	29	32	23	26	18	8.22	6.83	<	+
->> niet afslaan	135	8.67	31	16	35	18	35	8.67	13.11	<	-
->< niet afslaan	149	9.57	28	36	21	27	37	9.57	8.65	>	+
->> wel afslaan	110	7.06	20	27	22	18	23	7.06	9.11	>	-
->< wel afslaan	140	8.99	29	22	31	25	33	8.99	9.91	>	-
- niet afslaan	293	18.82	53	68	48	56	68	18.82	17.37	>	+
- wel afslaan	162	10.40	36	45	34	26	21	10.40	10.77	>	0
gepark. vtg.	44	2.83	10	9	11	10	4	2.83	2.84	<	0
voetganger	120	7.71	29	29	24	21	17	7.71	8.54	<	-
voorw./dier	276	17.73	60	53	52	58	53	17.73	12.86	<	+
BESTUURDERS											
personenauto	1378	48.01	106	104	100	100	100	32.24	45.19	<	-
bestel/vrachtauto	283	9.86	10	12	9	15	8	3.41	7.18	<	-
motor	102	3.55	19	10	15	23	21	5.56	2.52	>	+
brom- & snorfiets	424	14.77	76	83	59	63	73	22.38	14.50	<	+
fiets	491	17.11	83	98	92	78	94	28.13	15.05	>	+
voetganger	129	4.49	30	29	26	21	19	7.90	4.70	<	+
overig	63	2.20	2	1	1	1	1	0.38	13.37	<	-
<=11 jaar	101	3.52	14	20	21	23	19	6.13	2.67	>	+
12 - 15 jaar	95	3.31	18	20	22	11	15	5.44	3.18	<	+
16 - 17 jaar	258	8.99	46	53	37	39	36	13.34	8.11	<	+
18 - 24 jaar	740	25.78	83	82	72	84	67	24.53	20.90	<	+
25 - 39 jaar	718	25.02	56	60	48	56	67	18.14	25.17	>	-
40 - 49 jaar	334	11.64	31	30	18	32	29	8.85	11.13	<	-
50 - 59 jaar	213	7.42	19	23	24	13	22	6.38	7.10	<	-
60 - 69 jaar	174	6.06	20	13	27	23	22	6.64	4.85	>	+
>=70 jaar	194	6.76	36	36	33	20	36	10.18	3.98	<	+
onbekend	43	1.50	3	0	0	0	3	0.38	12.89	.	-
geen alcohol	2466	85.92	286	297	268	246	264	86.03	78.29	<	+
alk: geen art. 26	56	1.95	9	7	6	4	8	2.15	1.26	<	+
alk: art. 26 wvw	79	2.75	14	10	9	14	14	3.86	2.11	>	+
overig	269	9.37	17	23	19	37	30	7.96	18.35	>	-

Kencijfers Verkeersonveiligheid

Provincie Overijssel, VR Stedendriehk, dod+zkh-----
Trendoverzicht

Jaar	ONGEVALLEN		BESTUURDERS		SLACHTOFFERS			
	tot.ong	let.ong	tot.bst	let.bst	tot.sla	tot.dod	tot.gew	zkh.gew
88	118	118	220	118	152	14	138	127
89	131	131	239	136	162	19	143	131
90	102	102	195	96	122	8	114	109
91	94	94	164	100	137	17	120	103
92	78	78	145	83	110	14	96	78
Totaal	523	523	963	533	683	72	611	548
Gem/jr.	105	105	193	107	137	14	122	110

Provincie Overijssel, VR Stedendriehk, dod+zkh-----
Kerncijfers letselongevallen ten opzichte van Referentiegebied
cijfers uit aktueel Wbs [5 jaar ongevallen] Ref. gebied verschil
Wbs-Ref

LETSELONGEVALLEN				
	let.ong abs Wbs	let.ong %	let.ong %	verschil %
Aard ongeval:	Wbs	Wbs	Ref	Wbs-Ref
onbekend	0	0.00	0.00	0.00
voetganger	41	7.84	9.07	-1.23
geparkeerd voertuig	13	2.49	3.04	-0.55
dier/voorwerpen	103	19.69	12.32	7.37
frontaal	67	12.81	0.00	12.81
flank	234	44.74	0.00	44.74
kop-staart	29	5.54	0.00	5.54
eenzijdig	36	6.88	7.19	-0.31

SLACHTOFFERS (BESTUURDERS/VOETGANGERS/PASSAGIERS)

	tot.sla abs Wbs	tot.sla %	tot.sla %	verschil %
	Wbs	Wbs	Ref	Wbs-Ref
<=11 jaar	40	5.86	0.00	5.86
12 - 15 jaar	32	4.69	0.00	4.69
16 - 17 jaar	64	9.37	0.00	9.37
18 - 24 jaar	163	23.87	0.00	23.87
25 - 39 jaar	139	20.35	0.00	20.35
40 - 49 jaar	52	7.61	0.00	7.61
50 - 59 jaar	56	8.20	0.00	8.20
60 - 69 jaar	56	8.20	0.00	8.20
>=70 jaar	79	11.57	0.00	11.57
onbekend	2	0.29	0.00	0.29
personenauto	317	46.41	0.00	46.41
bestel/vrachtauto	21	3.07	0.00	3.07
motor	39	5.71	0.00	5.71
brom- en snorfiets	110	16.11	0.00	16.11
fiets	150	21.96	0.00	21.96
voetganger	42	6.15	0.00	6.15
ander vervoermiddel	4	0.59	0.00	0.59

SLACHTOFFERS PER 100 VOERTUIGEN/VOETGANGERS BIJ ALLE ONGEVALLEN

	tot.bst alle ong Wbs	tot.sla/ 100 vtg Wbs	tot.sla/ 100 vtg Ref	verschil %
	Wbs	Wbs	Ref	Wbs-Ref
personenauto	495	64.04	0.00	64.04
motor	40	97.50	0.00	97.50
brom- en snorfiets	113	97.35	0.00	97.35
fiets	169	88.76	0.00	88.76
voetganger	44	95.45	0.00	95.45

Provincie Overijssel, VR Stedendriehk, dod+zkh-
 AGS: selectie Aanpak Gevaarlijke Situaties: prioriteit probleemvelden
 cijfers uit aktueel Wbs
 [5 jaar ongevallen]

	tot.ong		let.ong per jaar					let.ong	let.ong	Ref	trend	score
	Wbs	%	abs	'89	'90	'91	'92	%	%	gebied		Wbs-Ref
			'88					Wbs	Ref			
ONGEVALLEN												
werkdag	387	74.00	84	94	77	74	58	74.00	76.57	<	<	-
weekend	136	26.00	34	37	25	20	26.00	23.43	23.43	<	<	+
1e kwartaal	122	23.33	29	30	29	16	18	23.33	21.97	<	<	+
2e kwartaal	149	28.49	30	41	23	30	25	28.49	27.13	<	<	+
3e kwartaal	134	25.62	27	36	26	30	15	25.62	25.99	<	<	0
4e kwartaal	118	22.56	32	24	24	18	20	22.56	24.91	<	<	-
binnen b.kom	272	52.01	58	68	57	51	38	52.01	70.62	<	<	-
buiten b.kom	251	47.99	60	63	45	43	40	47.99	29.38	<	<	+
< 50 km/u	7	1.34	0	0	2	2	3	1.34	3.49	>	>	-
50 km/u	272	52.01	55	70	57	51	39	52.01	67.74	<	<	-
60 - 70 km/u	5	0.96	3	1	0	0	1	0.96	2.42	<	<	-
80 - 90 km/u	208	39.77	54	54	35	36	29	39.77	21.72	<	<	+
100-120 km/u	31	5.93	6	6	8	5	6	5.93	4.62	<	<	+
wegvak	203	38.81	39	49	38	37	40	38.81	41.21	<	<	-
kruispunt	241	46.08	60	60	53	41	27	46.08	49.85	<	<	-
overig	79	15.11	19	22	11	16	11	15.11	8.94	<	<	+
daglicht	377	72.08	81	94	73	67	62	72.08	73.26	<	<	-
duist/schemer	142	27.15	36	36	27	27	16	27.15	25.84	<	<	+
overig	4	0.76	1	1	2	0	0	0.76	0.99	<	<	0
droog wegdek	376	71.89	70	94	77	73	62	71.89	71.38	<	<	0
nat/sneeuw	141	26.96	47	37	22	20	15	26.96	27.17	<	<	-
overig	6	1.15	1	0	3	1	1	1.15	1.46	>	>	0
snelvk -snelvk	132	25.24	37	31	30	21	13	25.24	25.08	<	<	0
langz.vk-langz.vk	35	6.69	9	12	3	5	6	6.69	9.32	<	<	-
snelvk -langz.vk	205	39.20	41	47	43	39	35	39.20	43.79	<	<	-
snelvk eenz.	18	3.44	0	4	2	6	6	3.44	3.27	>	>	0
langz.vk eenz	17	3.25	2	6	3	4	2	3.25	3.84	<	<	0
snelvk -overig	98	18.74	25	29	16	16	12	18.74	10.56	<	<	+
langz.vk-overig	13	2.49	3	1	3	3	3	2.49	3.57	>	>	-
overig -overig	1	0.19	0	1	0	0	0	0.19	0.07	<	<	0
overig eenz	1	0.19	0	0	1	0	0	0.19	0.07	<	<	0
railvk -div.	3	0.57	1	0	1	0	1	0.57	0.41	.	.	0
eenzijdig	36	6.88	2	10	6	10	8	6.88	7.19	>	>	-
--> niet afslaan	34	6.50	12	8	6	3	5	6.50	0.00	<	<	+
--< niet afslaan	51	9.75	10	11	11	12	7	9.75	0.00	<	<	+
--> wel afslaan	56	10.71	12	14	10	12	8	10.71	0.00	<	<	+
--< wel afslaan	53	10.13	9	11	12	11	10	10.13	0.00	>	>	+
- niet afslaan	80	15.30	23	18	17	10	12	15.30	0.08	<	<	+
- wel afslaan	56	10.71	14	18	12	9	3	10.71	0.00	<	<	+
gepark. vtg.	13	2.49	3	3	4	1	2	2.49	3.04	>	>	-
voetganger	41	7.84	6	10	8	7	10	7.84	9.07	>	>	-
voorw./dier	103	19.69	27	28	16	19	13	19.69	12.32	<	<	+
BESTUURDERS												
personenauto	495	51.40	45	52	30	39	28	36.40	27.62	<	<	+
bestel/vrtauto	88	9.14	5	4	3	0	2	2.63	2.88	<	<	0
motor	40	4.15	10	9	6	9	2	6.75	5.21	<	<	+
brom- & snorfiets	113	11.73	23	25	18	20	13	18.57	25.25	<	<	-
fiets	169	17.55	29	36	30	25	27	27.58	29.30	<	<	-
voetganger	44	4.57	6	10	8	7	11	7.88	9.37	>	>	-
overig	14	1.45	0	0	1	0	0	0.19	0.37	.	.	0
<=11 jaar	25	2.60	1	7	1	2	12	4.32	5.45	>	>	-
12 - 15 jaar	28	2.91	8	3	7	1	5	4.50	5.87	<	<	-
16 - 17 jaar	62	6.44	11	17	12	9	7	10.51	13.73	<	<	-
18 - 24 jaar	228	23.68	30	27	22	29	13	22.70	23.85	<	<	-
25 - 39 jaar	253	26.27	17	34	18	25	20	21.39	22.60	<	<	-
40 - 49 jaar	108	11.21	9	11	9	9	3	7.69	9.52	<	<	-
50 - 59 jaar	89	9.24	16	13	10	6	2	8.82	6.78	<	<	+
60 - 69 jaar	64	6.65	8	11	7	10	7	8.07	5.60	<	<	+
>=70 jaar	86	8.93	18	13	10	9	14	12.01	6.21	<	<	+
onbekend	20	2.08	0	0	0	0	0	0.00	0.38	.	.	0
geen alcohol	873	90.65	114	126	89	91	72	92.31	86.97	<	<	+
alk: geen art. 26	14	1.45	2	4	0	3	2	2.06	1.66	>	>	0
alk: art. 26 wvw	19	1.97	2	3	4	4	2	2.81	2.99	>	>	0
overig	57	5.92	0	3	3	2	7	2.81	8.38	>	>	-

Kencijfers Verkeersonveiligheid

Provincie Overijssel, VR Twente, dod+zkh-----
Trendoverzicht

Jaar	ONGEVALLEN		BESTUURDERS		SLACHTOFFERS			
	tot.ong	let.ong	tot.bst	let.bst	tot.sla	tot.dod	tot.gew	zkh.gew
88	498	498	952	522	677	52	625	543
89	482	482	903	505	604	63	541	503
90	480	480	884	499	625	46	579	504
91	436	436	804	455	566	35	531	470
92	433	433	837	448	603	50	553	468
Totaal	2329	2329	4380	2429	3075	246	2829	2488

Gem/jr. 466 466 | 876 486 | 615 49 566 498

Provincie Overijssel, VR Twente, dod+zkh-----

Kerncijfers letselongevallen ten opzichte van Referentiegebied
cijfers uit aktueel Wbs Ref. gebied verschil
[5 jaar ongevallen] Wbs-Ref

LETSELONGEVALLEN

	let.ong abs Wbs	let.ong %	let.ong %	verschil %
Aard ongeval:	Wbs	Wbs	Ref	Wbs-Ref
onbekend	1	0.04	0.00	0.04
voetganger	225	9.66	9.07	0.59
geparkeerd voertuig	65	2.79	3.04	-0.25
dier/voorwerpen	374	16.06	12.32	3.74
frontaal	270	11.59	0.00	11.59
flank	1113	47.79	0.00	47.79
kop-staart	122	5.24	0.00	5.24
eenzijdig	159	6.83	7.19	-0.36

SLACHTOFFERS (BESTUURDERS/VOETGANGERS/PASSAGIERS)

	tot.sla abs Wbs	tot.sla %	tot.sla %	verschil %
	Wbs	Wbs	Ref	Wbs-Ref
<=11 jaar	208	6.76	0.00	6.76
12 - 15 jaar	192	6.24	0.00	6.24
16 - 17 jaar	325	10.57	0.00	10.57
18 - 24 jaar	755	24.55	0.00	24.55
25 - 39 jaar	551	17.92	0.00	17.92
40 - 49 jaar	253	8.23	0.00	8.23
50 - 59 jaar	243	7.90	0.00	7.90
60 - 69 jaar	233	7.58	0.00	7.58
>=70 jaar	300	9.76	0.00	9.76
onbekend	15	0.49	0.00	0.49
personenauto	1328	43.19	0.00	43.19
bestel/vrachtauto	87	2.83	0.00	2.83
motor	163	5.30	0.00	5.30
brom- en snorfiets	523	17.01	0.00	17.01
fiets	717	23.32	0.00	23.32
voetganger	249	8.10	0.00	8.10
ander vervoermiddel	8	0.26	0.00	0.26

SLACHTOFFERS PER 100 VOERTUIGEN/VOETGANGERS BIJ ALLE ONGEVALLEN

	tot.bst alle ong Wbs	tot.sla/ 100 vtg Wbs	tot.sla/ 100 vtg Ref	verschil %
	Wbs	Wbs	Ref	Wbs-Ref
personenauto	2165	61.34	0.00	61.34
motor	161	101.24	0.00	101.24
brom- en snorfiets	583	89.71	0.00	89.71
fiets	782	91.69	0.00	91.69
voetganger	247	100.81	0.00	100.81

Provincie Overijssel, VR Twente, dod+zkh-----
 AGS: selectie Aanpak Gevaarlijke Situaties: prioriteit probleemvelden
 cijfers uit aktueel Wbs
 [5 jaar ongevallen]

	tot.ong		let.ong per jaar					let.ong	Ref	trend	score
	Wbs	%	abs	'89	'90	'91	'92	%	Wbs-Ref		Wbs-Ref
ONGEVALLLEN											
werkdag	1720	73.85	368	350	353	324	325	73.85	76.57	<	-
weekend	609	26.15	130	132	127	112	108	26.15	23.43	<	+
1e kwartaal	510	21.90	101	99	125	99	86	21.90	21.97	<	0
2e kwartaal	607	26.06	139	110	120	115	123	26.06	27.13	<	-
3e kwartaal	619	26.58	130	142	124	114	109	26.58	25.99	<	+
4e kwartaal	593	25.46	128	131	111	108	115	25.46	24.91	<	+
binnen b.kom	1335	57.32	290	284	260	250	251	57.32	70.62	<	-
buiten b.kom	994	42.68	208	198	220	186	182	42.68	29.38	<	+
< 50 km/u	51	2.19	10	11	13	10	7	2.19	3.49	<	-
50 km/u	1285	55.17	280	270	249	238	248	55.17	67.74	<	-
60 - 70 km/u	54	2.32	11	14	8	13	8	2.32	2.42	<	0
80 - 90 km/u	882	37.87	182	183	198	162	157	37.87	21.72	<	+
100-120 km/u	57	2.45	15	4	12	13	13	2.45	4.62	>	-
wegvak	930	39.93	216	186	199	170	159	39.93	41.21	<	-
kruispunt	1111	47.70	215	236	227	209	224	47.70	49.85	<	-
overig	288	12.37	67	60	54	57	50	12.37	8.94	<	+
daglicht	1611	69.17	331	337	337	303	303	69.17	73.26	<	-
duist/schemer	705	30.27	162	143	141	132	127	30.27	25.84	<	+
overig	13	0.56	5	2	2	1	3	0.56	0.99	<	0
droog wegdek	1637	70.29	327	353	351	305	301	70.29	71.38	<	-
nat/sneeuw	668	28.68	164	123	125	126	130	28.68	27.17	<	+
overig	24	1.03	7	6	4	5	2	1.03	1.46	<	0
snelvk -snelvk	533	22.89	125	99	102	89	118	22.89	25.08	<	-
langz.vk-langz.vk	190	8.16	45	41	46	30	28	8.16	9.32	<	-
snelvk -langz.vk	1025	44.01	211	223	210	196	185	44.01	43.79	<	+
snelvk eenz.	105	4.51	26	20	20	19	19	4.51	3.27	<	+
langz.vk eenz	52	2.23	9	8	10	18	7	2.23	3.84	>	-
snelvk -overig	323	13.87	62	65	76	59	61	13.87	10.56	<	+
langz.vk-overig	83	3.56	16	23	13	18	13	3.56	3.57	<	0
overig -overig	1	0.04	0	1	0	0	0	0.04	0.07	<	0
overig eenz	2	0.09	0	0	1	0	1	0.09	0.07	>	0
railvk -div.	15	0.64	4	2	2	6	1	0.64	0.41	>	0
eenzijdig	159	6.83	35	28	31	38	27	6.83	7.19	<	-
->> niet afslaan	166	7.13	44	36	30	27	29	7.13	0.00	<	+
-<< niet afslaan	227	9.75	59	50	48	36	34	9.75	0.00	<	+
->> wel afslaan	194	8.33	39	45	37	32	41	8.33	0.00	<	+
-<< wel afslaan	228	9.79	43	47	48	48	42	9.79	0.00	<	+
- niet afslaan	452	19.41	88	91	90	91	92	19.41	0.00	>	+
- wel afslaan	238	10.22	54	49	52	40	43	10.22	0.00	<	+
gepark. vtg.	65	2.79	15	11	9	12	18	2.79	3.04	>	-
voetganger	225	9.66	51	40	50	41	43	9.66	9.07	<	0
voorw./dier	375	16.10	70	85	85	71	64	16.10	12.32	<	+
BESTUURDERS											
personenauto	2165	49.43	176	159	166	149	156	33.18	27.62	<	+
bestel/vrachtauto	384	8.77	13	6	15	5	18	2.35	2.88	>	0
motor	161	3.68	34	28	23	25	38	6.09	5.21	>	+
brom- & snorfiets	583	13.31	100	112	101	89	74	19.60	25.25	<	-
fiets	782	17.85	146	155	143	140	116	28.82	29.30	<	-
voetganger	247	5.64	53	43	50	46	45	9.76	9.37	<	0
overig	58	1.32	0	2	1	1	1	0.21	0.37	>	0
<=11 jaar	146	3.33	36	24	35	23	22	5.76	5.45	<	0
12 - 15 jaar	171	3.90	29	32	34	29	21	5.97	5.87	<	0
16 - 17 jaar	333	7.60	58	54	62	51	40	10.91	13.73	<	-
18 - 24 jaar	1033	23.58	138	132	117	97	102	24.13	23.85	<	+
25 - 39 jaar	1104	25.21	82	76	90	96	102	18.36	22.60	>	-
40 - 49 jaar	543	12.40	42	45	44	40	36	8.52	9.52	<	-
50 - 59 jaar	367	8.38	48	46	39	28	30	7.86	6.78	<	+
60 - 69 jaar	299	6.83	40	40	38	37	42	8.11	5.60	>	+
>=70 jaar	311	7.10	48	55	39	52	51	10.09	6.21	>	+
onbekend	73	1.67	1	1	1	2	2	0.29	0.38	>	0
geen alcohol	3601	82.21	475	414	399	343	347	81.43	86.97	<	-
alk: geen art. 26	75	1.71	8	16	8	18	6	2.31	1.66	<	+
alk: art. 26 wvw	136	3.11	13	24	24	22	21	4.28	2.99	>	+
overig	568	12.97	26	51	68	72	74	11.98	8.38	>	+