

# Gericht verkeerstoezicht op de A2

*Een korte termijn-evaluatie van een intensivering van het toezichtsniveau*

R-94-66

Ir. Oei Hway-liem

Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

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

## Samenvatting

Het KLPD is in december 1993 gestart met intensief toezicht op de rij-snelheid op de A2 tussen Amsterdam en Utrecht. Op dit deel van de snel-weg gold voor een deel een limiet van 120 km/uur en voor een ander deel een limiet van 100 km/uur. Er werd uitsluitend 'op kenteken' bekeurd. De campagne werd voorafgegaan door indringende voorlichting via de media. In opdracht van het KLPD is medio 1994 door een extern bureau een evaluatie verricht.

Vervolgens is door het KLPD aan de SWOV de vraag voorgelegd op welke wijze het toezicht diende te worden voortgezet.

De SWOV heeft ter beantwoording van deze vraag:

- een vooronderzoek verricht, gebaseerd op het eerder genoemd evaluatierapport en gegevens van KLPD;
- een opzet voor geïntensiveerd toezicht geformuleerd;
- een korte termijn-evaluatie van dit geïntensiveerde toezicht verricht (van half november tot half december 1994), in opdracht van de Hoofddirectie van Rijkswaterstaat.

De intensivering van het toezicht hield onder meer in:

- in totaal meer inzet aan controles, bijna 300 uur per maand, in de maanden daarvoor was de inzet ongeveer 100 uur;
- op 120 km wegvak minder ten gunste van de 100 km wegvakken;
- gedurende de weekend en duisternis relatief meer controle dan in voor-gaande maanden. Gebleken is dat gedurende deze uren de inzet relatief gering is geweest en dat de snelheid daarentegen hoger is dan gedurende de andere dagen/uren.

Er kon geen daling van het totale percentage overschrijders en overtreders of van de gemiddelde snelheid worden gevonden. De intensivering werd niet aangekondigd; dit is een mogelijke oorzaak voor het wegblijven van een effect.

Aanbevolen wordt het toezicht in golven te verrichten, dat wil zeggen perioden geïntensiveerd toezicht gecombineerd met voorlichting, afgewisseld met perioden verlaagd toezicht. Gef profiteerd wordt van het naijl-effect na een intensieve periode. Ook wordt aanbevolen de rij-snelheid frequent te monitoren met behulp van de meetpunten van Rijkswaterstaat, om snel in te kunnen grijpen bij een ongunstige ontwikkeling van de rij-snelheid.

## Summary

The Dutch motorway police KLPD started in december 1993 to enforce speed intensively on part of the A2 from Amsterdam to Utrecht, having a length of about 30 km. The speed limit on this road was for a part 120 km/h and for another part 100 km/h. Photos were made unobtrusively of speeding cars from the side of the road. The speed enforcement campaign was accompanied by intense information given through television, daily papers and bill boards along side the road. Around half of 1994 this campaign was evaluated by a private organisation.

In the fall of 1994 the SWOV was asked to advise the KLPD at what level one should continue the speed enforcement on the A2. To answer this question, the following was done by the SWOV:

- a preliminary study, based on the before mentioned evaluation study and information from KLPD;
- a design for intensified speed enforcement, as the level has been lowered considerably after the start of the campaign;
- a short term evaluation of the intensification of the enforcement level was conducted (half november - half december 1994) on behalf of the Dutch Ministry of Transport.

The intensified enforcement comprised among other things of the following:

- around 300 hours of speed enforcement per month, compared to around 100 hours during the months before;
- on the 120 km/h part the enforcement level was reduced as the speed level was below accepted margins;
- on the 100 km/h part the enforcement was intensified;
- during the weekend and dark hours the enforcement was intensified compared to the months before, as during these periods the speed level was relatively high.

The short term evaluation in general showed no reduction of the percentage of speeders and of the average speed. The intensification of the enforcement was not announced in the media and this might explain the lack of an effect.

It was recommended to modulate the enforcement level, i.e. period of intensified enforcement accompanied by an announcement in the media, followed by a period of reduced enforcement. It was also recommended to monitor frequently the speed on this road stretch through the measuring system of the road authority so the enforcement could be adapted to the level of the speed.

# Inhoud

<i>Voorwoord</i>	6
1. <i>Inleiding</i>	7
2. Vooronderzoek ten behoeve van het vervolg-experiment	9
2.1. Analyse van de controle-gegevens	9
3. <i>Opzet van het vervolg-experiment en evaluatieonderzoek</i>	12
3.1. Opzet van het vervolg-experiment	12
3.2. Opzet van het evaluatie-onderzoek	12
4. <i>Resultaten van de analyses</i>	14
4.1. Analyse van de toezichtsgegevens	14
4.2. Analyse van de snelheidsgegevens op het 120 km wegvak	16
5. <i>Conclusies en aanbevelingen</i>	18
5.1. Conclusies	18
5.2. Aanbevelingen	19
<i>Literatuur</i>	21
<i>Bijlagen 1 t/m 5</i>	23

## Voorwoord

Een gebruikelijke wijze om toezicht te houden op de naleving van snelheidslimieten is enerzijds het staande houden van overtredders en anderzijds het bekeuren 'op kenteken'. Uit de *Evaluatienota Rijsnelhedenbeleid* (1993) bleek dat er 300.000 snelheidsbekeuringen op de snelweg waren gegeven. Hiervan waren circa 200.000 bestuurders op kenteken bekeurd en circa 100.000 door aanhouding. Ongeveer 85.000 mensuren aan snelheidscontrole is hiervoor ingezet, waarvan 95% werd besteed aan aanhoudingen en 5% voor het bekeuren 'op kenteken'.

Het is duidelijk dat het staande houden van voertuigen zeer arbeidsintensief is. Indien met dezelfde inzet aan menskracht alleen op kenteken zou worden gecontroleerd, kan een zeer veel hogere controlefrequentie worden verkregen. De verwachting is dat hierdoor de limieten veel beter zullen worden nageleefd.

Dit gegeven vormde aanleiding voor de SWOV om een concept voor toezicht op de rijsnelheid te ontwikkelen, dat uitsluitend is ontwikkeld voor het bekeuren op kenteken. Deze nieuwe vorm van toezicht wordt momenteel uitgetoetst op 80 en 100 km/uur-wegen in drie provincies. Het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD) is vorig jaar december eveneens gestart met deze nieuwe aanpak. Hierover is een evaluatierapport uitgebracht (KLPD, 1994).

Het KLPD heeft vervolgens de SWOV gevraagd op welke wijze deze vorm van toezicht verder moet worden voortgezet. De SWOV heeft in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat een voorstel hiervoor gemaakt en dit vervolgens in de praktijk toegepast. Na vier weken heeft de SWOV een korte termijn-evaluatie verricht. Dit rapport doet verslag van de bevindingen.

Bij de verwerking en analyse van de data van dit project, hebben mw. dr. A.W. Vogelesang, dr.ir. L. Braimaister en J.M.J. Bos hun medewerking verleend. Het rapport is opgesteld door ir. Oei Hway-liem.

Mw. drs. A. Hannema is projectbegeleider bij de Hoofddirectie van Rijkswaterstaat en de heer D. van Winssen is projectleider bij het KLPD.

# 1. Inleiding

Het *Meerjarenplan Verkeersveiligheid* (MPV) formuleert de taakstellingen ten aanzien van het speerpunt 'snelheid'. In het jaar 2000 dient de gemiddelde snelheid op 80 km/uur-wegen en verkeersstraten in de bebouwde kom met 5-10% gereduceerd te zijn in vergelijking met 1985. Hiermee moet het aantal doden met tenminste 150 en het aantal gewonden met 2.000 afnemen.

Een taakstelling die soms in de praktijk wordt gehanteerd, is om de V-85 waarde niet groter te laten zijn dan de limiet. De V-85 is de snelheid die nog door 15% der voertuigen wordt overschreden. Het percentage *overschrijders* van de limiet is dus maximaal 15%.

In 1993 is deze taakstelling aangescherpt. Het percentage overschrijders van de limiet is op maximaal 10% gesteld in het jaar 2000. Het ligt voor de hand om tussen-taakstellingen te formuleren voor de korte- en middellange termijn.

Het SWOV-concept voor 'toezicht nieuwe stijl' is gebaseerd op de curve die in *Afbeelding 1* is weergegeven. Deze geeft een hypothetische relatie weer tussen het toezichtsniveau en het niveau van naleving van de limiet. Bij afwezigheid van controle leeft een deel van het verkeer de limiet na. Wanneer vervolgens controle op laag niveau wordt uitgeoefend, zal er geen effect te bespeuren zijn omdat de pakkans zeer gering is. Indien de controle verder toeneemt, zal ook de naleving toenemen. Uiteindelijk zal de curve afvlakken (S-curve). Verdere verscherping van de controle zal geen noemenswaardige toename van de naleving met zich meebrengen. De verzadiging is bereikt.

Indien het toezichtsniveau vervolgens weer wordt teruggebracht, zal aanvankelijk de naleving onveranderd blijven. Het verkeer merkt het aanvankelijk niet. Bij verdere reductie van de controle zal echter de naleving wel afnemen. Dit punt kan worden beschouwd als het optimale punt: een maximale naleving bij een zo gering mogelijke inzet. Verder verloopt de curve min of meer parallel aan de eerste S-curve, tot de twee curves weer samengaan en eindigen in het punt waar geen controle is.

De A2 tussen Amsterdam en Utrecht heeft wegvakken met een limiet van 100 km/uur van 31,3 tot 38,9 km, van 120 km/uur van 38,9 tot 55,4 km en weer van 100 km/uur van 55,4 tot 63,5 km. Hier is het KLPD in december 1993 gestart met een nieuwe vorm van toezicht op naleving van de snelheidslimiet. Hierbij werd uitsluitend op kenteken bekeurd.

De campagne werd voorafgegaan en begeleid door indringende voorlichting via de media en door billboards langs de weg.

In de voorfase, in oktober en november 1993, werd circa zestig uur per maand aan snelheidscontrole besteed. Bij de start van de campagne in december 1993 was dit 700 uur. In de periode hierna, die tot en met juni 1994 duurde, werd het aantal uren teruggebracht tot circa 300. Ook hierna nam het aantal uren snelheidscontrole af: in september en oktober 1994 lag dit iets boven de 100 uur per maand. De controle werd weer geïntensiveerd tot circa 300 uur per maand in de periode medio november-medio december 1994. Het KLPD heeft een eerste evaluatie rapport uitgebracht over de periode december 1993 tot en met september 1994 (KLPD, 1994).

Het KLPD heeft als 'korte termijn tussen-taakstelling' voor de autosnelweg vastgesteld, dat het percentage voertuigen dat sneller rijdt dan de bekeuringsgrens (limiet + 7 km/uur: overtreders) niet meer dan 5% bedraagt.

Een globale fase-indeling ziet er als volgt uit:

*Fase 0* oktober-november 1993: voorsituatie

*Fase 1* december-april 1994: intensieve controle

*Fase 2* mei-september 1994: controle op lager niveau

De resultaten van de analyse van de fases 0-2 vormden de basis voor de opzet van fase 3. Fase 3 is het vervolg-experiment, lopend van 19 november tot en met 16 december 1994 met een geïntensiveerde controle op de rijdsnelheid.

Uit de gegevens is gebleken dat de grens tussen fase 1 en 2 niet scherp is te trekken. Ook zijn hierin verschillen voor de 100 en 120 km/uur-wegvakken.

Bij het vooronderzoek zijn de geanalyseerde gegevens onderscheiden naar maand en fase. Bij de evaluatie van het vervolg-experiment zijn de gegevens naar maand en week onderscheiden.

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat heeft de SWOV de volgende opdracht gegeven (in overleg met het KLPD uit te voeren):

- Een opzet te maken voor een *vervolg-experiment* GVT en hierbij de benodigde inzet aan toezicht te formuleren (zie hoofdstuk 2 en 3).  
Het KLPD voerde dit experiment uit in de weken 45-50 van 1994.
- Het vervolg-experiment te evalueren (zie hoofdstuk 4).
- Conclusies te trekken en aanbevelingen te doen voor een vervolg van het gericht verkeerstoezicht (GVT) op de A2 (zie hoofdstuk 5).



## 2. Vooronderzoek ten behoeve van het vervolg-experiment

In het rapport *Gericht verkeerstoezicht op de A2* (KLPD, 1994) worden achtergronden, doelstellingen, opzet van de controle, werkwijze en resultaten behandeld. De toezichtgegevens lopen van oktober 1993 tot en met september 1994. De SWOV heeft een gedetailleerde analyse van de gegevens uit deze periode verricht (het vooronderzoek). Op basis van de resultaten van dit vooronderzoek heeft de SWOV in overleg met het KLPD de opzet voor het vervolg-experiment geformuleerd. Van deze opzet is een notitie gemaakt (15.11.94) welke de basis heeft gevormd voor het vervolg-experiment, dat in de periode 19 november - 17 december 1994 plaats had.

De geanalyseerde gegevens zijn toezichtgegevens die door het KLPD zijn aangeleverd. Verder zijn er gegevens beschikbaar die onafhankelijk van het toezicht zijn verzameld. Deze zijn afkomstig van een meetpunt van Rijkswaterstaat dat zich bevindt op een 120 km/uur-wegvak dat grenst aan een 100 km/uur-wegvak nabij Utrecht. De gegevens betreffen per rijstrook uurgemiddelden van snelheid, intensiteit en standaardafwijking.

Ten behoeve van het vooronderzoek konden uit het oogpunt van tijd alleen de toezichtsgegevens worden geanalyseerd. Een verkorte weergave van deze analyse wordt hieronder gegeven.

### 2.1. Analyse van de controle-gegevens

Op het tracé wordt per rijrichting afwisselend op 17 à 18 locaties onopvallend gecontroleerd, uitsluitend 'op kenteken'. De geleverde data worden onderscheiden naar 100 en 120 km/uur-wegvakken en betreffen:

- het aantal controle-uren;
- het aantal gecontroleerde voertuigen;
- het aantal voertuigen met een snelheid die groter of gelijk is aan de limiet 7 km/uur (overtreders); en
- het aantal voertuigen dat sneller rijdt dan de limiet (overschrijders).

Deze gegevens (naar maand en fase) zijn verder te onderscheiden in een aantal condities zoals werkdag, weekend en uur van de dag.

De gegevens werden geschoond, hetgeen betekent dat zij werden ontdaan van onzuiverheden. Zo werden een limiet van 141 km/uur, een tijdelijke limiet van 70 km/uur (door wegwerkzaamheden) en een gegeven over een aantal overtreders dat groter was dan het aantal passanten, uit de data gehaald omdat zij immers niet juist konden zijn. De toezichtsgegevens maakten geen onderscheid naar voertuigsoort. Voor de eenvoud werd bij de verdere analyse aangenomen dat de gegevens betrekking hadden op personenauto's. Bij de analyse is een ordening gemaakt van globaal naar gedetailleerd. Het doel was om aanwijzingen te verkrijgen voor het niveau van toezicht en voor de kenmerken waarop het toezicht kon worden gericht, bijvoorbeeld soort dag of uur.

#### 2.1.1. 100/120 km. Aantal controle-uren naar maand

*Afbeelding 2.1* geeft het *totale* aantal controle-uren naar maand weer. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de 120 en 100 km/uur-wegvakken.

Hieruit blijkt dat in fase 0 het totale aantal controle-uren (120 + 100 km/uur) tussen de 40 en 80 uur ligt. In december 1993 was dit 700 uur en in de periode januari tot en met juli 1994 fluctueerde dit aantal tussen 240 en 320 uur. Daarna daalde het geleidelijk tot 100 uur in september. Het aantal controle-uren is in december op het 120 km/uur-wegvak bijna twee maal zo groot als op de 100 km/uur-wegvakken. De maanden daarna is het omgekeerde het geval: het 120 km/uur-wegvak komt niet boven de 80 uur uit. In september is het gezakt tot 30 uur terwijl op de 100 km/uur delen het aantal uren van december tot en met juli schommelt tussen 180 en 280 uur. In augustus en september daalde dit aantal naar respectievelijk 120 en 80 uur.

#### 2.1.2. 120 km. Percentage voertuigen sneller dan limiet en percentage overtreders

*Afbeelding 2.2.* We zien in december 1993 een sterke reductie in de percentages van voertuigen die sneller dan de limiet gaan (overschrijders) en van overtreders. De percentages veranderen respectievelijk van 27-28% naar 9% en van 11-17% naar 3%. Vanaf april stijgen zij weer naar respectievelijk 13-15% en 4-5%. Het snelheidsniveau ligt net onder de taakstelling van maximaal 5% overtreders die het KLPD had gesteld; het percentage overschrijders ligt net onder de 15%. De snelheidscontrole in december was zeer intensief. In de maanden die hierop volgden, had de controle ongeveer de helft van deze intensiteit. Het effect, een reductie van het percentage overschrijders, heeft zich enige maanden voortgezet. Hierna vertoonde het weer een iets stijgend verloop.

#### 2.1.3. 100 km. Percentage voertuigen sneller dan limiet en percentage overtreders

*Afbeelding 2.3.* Ook hier is sprake van een drastische reductie van het percentage overschrijders en overtreders en wel van respectievelijk 50-56% naar 20-30% en van 32-36% naar 10-14%. Vanaf het begin van de campagne fluctueerde het verloop enigszins gedurende enkele maanden. Hierna lijkt zich een licht stijgende trend voor te doen. Het snelheidsniveau ligt een stuk boven de taakstelling van maximaal 5% overtreders.

#### 2.1.4. 120 km. Percentage overtreders naar werkdag/weekend/spits

De spitsperiodes zijn van 7-10 uur en van 16-19 uur. De werkdag is van 0-7 uur, van 10-16 uur en van 19-24 uur (exclusief de spitsperiode). De verhouding tussen werkdag-spits-weekenddag is respectievelijk 90 : 30 : 48 of 15 : 5 : 8.

*Afbeelding 2.4* geeft het aantal controle-uren weer die zijn onderscheiden naar werkdag/spits/weekenddag. Hieruit blijkt dat in de spitsperiode en op de weekenddag veel minder uren aan controle is ingezet dan op de werkdag.

*Afbeelding 2.5:* Het percentage overtreders ligt na de start van de campagne in de meeste gevallen onder de 5%.

#### 2.1.5. 100 km. Percentage overtreders naar werkdag/weekend/spits

*Afbeelding 2.6.* Hieruit blijkt dat ook hier de inzet op de werkdag relatief gezien veel groter is geweest dan op de weekenddag en tijdens de spitsperiode. Dit kan een verklaring zijn voor het relatief hoge overtredingspercentage op de weekenddag.

*Afbeelding 2.7.* Het percentage overtreeders naar maand voor werkdag (exclusief spitsperiode), weekenddag en spitsperiode laat zien dat de spits in de meeste gevallen het kleinste overtredingspercentage vertoont.

De werkdag volgt hierna.

De hoge intensiteiten van het verkeer tijdens de spits kunnen hoge overtredingspercentages tegengaan. Augustus vertoont een afwijkend beeld: in deze maand heeft de werkdag het hoogste overtredingspercentage en de weekenddag het laagste. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat in het weekend wegwerkzaamheden werden verricht.

In het weekend schommelt het percentage overtreeders rond de 15%. Op werkdagen schommelt dit tussen 9-15%.

Daar het 120 km/uur-wegvak weinig problemen vertoonde, betreffen de volgende analyses alleen de 100 km/uur wegvakken.

#### 2.1.6. 100 km. Percentage overtreeders op werkdag naar periode van de dag

*Afbeelding 2.8.* Een sterke daling van het percentage overtreeders treedt op bij duisternis op werkdagen: van 38% in fase 0 naar 14% in fase 1. Hierna doet zich een geringe stijging voor naar 15%. Het percentage overtreeders bij duisternis is een stuk groter dan overdag, in fase 2 zijn de percentages respectievelijk 15% en 9%.

#### 2.1.7. 100 km. Percentage overtreeders op weekenddag naar periode van de dag

*Afbeelding 2.9.* Ook hier treedt een sterke daling op van fase 0 naar fase 1. De avond en nacht scoren ook hier hoger dan de dagperiode. In fase 2 is het percentage overtreeders bij duisternis 25% en overdag 12%. Vergelijken we deze met de voorgaande afbeelding, dan zien we dat het weekend hoger scoort dan de werkdag, zowel overdag als bij duisternis.

#### 2.1.8. Resultaten van de analyse

- Een daling van het aantal controle-uren van juli-september 1994.
- Een lichte stijging van het percentage overtreeders op de 120 km/uur en 100 km/uur-wegvakken.
- Het percentage overtreeders op het 120 km/uur-wegvak ligt onder de 5%, dat op de 100 km/uur-wegvakken ligt iets boven de 10%.
- De controle op de weekenddag is veel geringer geweest dan op de werkdag.
- Het percentage overtreeders op de weekenddag is in de meeste gevallen een stuk groter dan op de werkdag.
- Het percentage overtreeders tijdens de duisternis ligt hoger dan overdag, zowel op de werkdag als tijdens de weekend.

### 3. Vervolg-experiment en evaluatieonderzoek

#### 3.1. Opzet van het vervolg-experiment

1. Het lag voor de hand de controle tijdens het vervolg-experiment te intensiveren in vergelijking met de controle in de maanden augustus en september om de stijgende trend in het percentage overtreeders te keren.
2. De inzet op het 120 km/uur-wegvak kan aanmerkelijk minder zijn dan die op de 100 km/uur-wegvakken, daar het percentage overtreeders op het 120 km/uur-wegvak reeds rond de 5% ligt (taakstelling). Dit is echter niet het geval voor de 100 km/uur-wegvakken. Hier ligt het percentage overtreeders in verscheidene gevallen boven de 10%.
3. Toezicht gedurende het weekend en de avonden diende geïntensiveerd te worden gezien het ongunstige snelheidsbeeld in vergelijking tot de werkdag en de daguren. In het verleden is in deze perioden weinig toezicht uitgeoefend.
4. Het is noodzakelijk voorlichting te geven voorafgaand aan het vervolg-experiment. Hierbij dient de nadruk te liggen op intensivering van de weekend- en avondcontroles. Het is niet onwaarschijnlijk dat gedurende de werkdagen een groot deel van de automobilisten habitués zijn en derhalve geïnformeerd zijn over de strenge vorm van toezicht op de A2. Gedurende het weekend en in de avond en nachtelijke uren zullen op de A2 meer weggebruikers zijn die niet op de hoogte zijn van de strenge snelheidscontrole.  
Er is bij de start van het vervolg-experiment geen voorlichting via de media gegeven, daar kort voor de aanvang, op 17 november, in *De Telegraaf* het artikel *Proef snelheidsmeting A2 geslaagd. Permanente controle snelweg in hele land* is gepubliceerd (*Bijlage 5*). Dit betrof echter niet de intensivering bij het vervolg-experiment.
5. Van 17 november tot en met 15 december 1994 werd aanbevolen in totaal 300 controle-uren uit te oefenen: 50 uur voor het 120 km/uur-wegvak en 250 uur voor de twee 100 km/uur-wegvakken. In verband met de grote belasting van het Openbaar Ministerie Amsterdam werd aanbevolen op het 100 km/uur-wegvak nabij Amsterdam minder te controleren dan op het wegvak nabij Utrecht, respectievelijk 100 en 150 uur.
6. Op basis van de evaluatieresultaten zal worden bepaald op welke wijze het toezicht op de A2 gecontinueerd kan worden.

#### 3.2. Opzet van het evaluatie-onderzoek

Het korte termijn-evaluatie-onderzoek omvat een evaluatie van de toezichtgegevens van het KLPD en van snelheidsgegevens die afkomstig zijn van één ES06 meetpunt op een 120 km/uur-wegvak van Rijkswaterstaat, en onafhankelijk van het toezicht zijn verzameld. Er waren geen gegevens van een 100 km/uur-wegvak beschikbaar.

Er is een analyse verricht van het aantal controle-uren, passanten die gecontroleerd werden, aantal overtreders en overschrijders van de limiet op de 120 km/uur en op de 100 km/uur-wegvakken. De gegevens zijn onderscheiden naar soort dag en periode van de dag in de afgelopen twaalf maanden. De analyse zal op overeenkomstige wijze worden gemaakt als in het voorgaande hoofdstuk, met dien verstande dat van de laatste drie maanden de weekgegevens werden uitgedraaid.

De snelheidsgegevens van Rijkswaterstaat betreffen uur-gemiddelden van intensiteit, gemiddelde snelheid en standaard afwijking, alle onderscheiden naar personenauto en vrachtauto, soort dag en periode van de dag.

## 4. Resultaten van de analyses

### 4.1. Analyse van de toezichtsgegevens

De gegevens zijn afkomstig van het toezicht dat het KLPD heeft gehouden over de periode 1 oktober 1993 tot en met 15 december 1994.

De analyse van de toezichtgegevens naar maand betreft de maanden oktober 1993 tot en met 15 december 1994. De analyse naar week betreft de weken 39 t/m 50 in 1994. Op het tracé is per rijrichting op 17-18 locaties toezicht gehouden.

#### 4.1.1. 100/120 km. Aantal controle-uren naar maand

Uit *Afbeelding 3.1* zien we dat het totale aantal controle-uren sterk is gedaald vanaf de zomer van 1994 tot en met oktober 1994. In november en december (tot 16 december) is, conform de opzet, de controle geïntensiveerd tot het niveau van juli 1994. Deze intensivering geldt voor de 100 km/uur-wegvakken; op het 120 km/uur deel is dit niet gebeurd.

NB: het in *Afbeelding 3.1* weergegeven aantal controle-uren over december 1994 betreft de periode van 1 tot en met 15 december 1994, dus slechts de *helft* van de maand. Dit aantal controle-uren zou ongeveer verdubbeld moeten worden indien het betrokken wordt over de hele maand.

#### 4.1.2. 100 km. Percentage overtreders en overschrijders naar maand

Uit *Afbeelding 3.2* blijkt dat beide percentages in november 1994 een sterke stijging vertonen om in december weer terug te vallen. Het percentage overtreders is in december 1994 iets boven de 10%, ongeveer het niveau bij de start van de campagne in december 1993. Het percentage voertuigen dat sneller dan de limiet rijdt, ligt iets boven de 25% en is wat hoger dan in december 1993.

#### 4.1.3. 100 km. Aantal controle-uren en percentage overtreders/overschrijders naar week

Uit *Afbeelding 3.3* zijn de gegevens van het afgelopen kwartaal naar week onderscheiden. Het blijkt dat de controle vanaf week 45 (de week van 7 november) tot en met week 50 is geïntensiveerd in vergelijking met de maanden daarvoor. In week 45 zijn de percentages overtreders/overschrijders *toegenomen*. Het percentage overtreders is bijna 30% en overschrijders 50%!

Deze op het eerste gezicht merkwaardige stijging kan bij nadere analyse worden verklaard door het toezicht dat deze week werd uitgeoefend in de *nachtelijke* uren van 0-6 uur. In totaal waren dit tien controle-uren met extreem hoge percentages overtreders. In de overige weken werd gedurende deze uren veel minder gecontroleerd en bovendien werd toen ook overdag in het weekend gecontroleerd. De weken daarna daalde het percentage overtreders weer, in de weken 48 en 49 zelfs tot iets onder de 10%. In week 50 steeg het percentage overtreders echter naar 16% en het percentage overschrijders naar 33%.

4.1.4. *100 km. Percentage overtreders onderscheiden naar werkdag/weekenddag, dal/spitsuur en naar week*

Uit *Afbeelding 3.4* blijkt dat het aantal controle-uren in daluren op werkdagen vanaf week 45 zeer sterk is gestegen. Voor de spitsuren en de weekends zien we alleen in de eerste drie weken (45-47) een stijging. Uit *Afbeelding 3.5* blijkt dat het percentage overtreders in week 45, toen de geïntensiveerde controle startte, in het weekend ruim 50% was. Ook de daluren op werkdagen scoorden met een percentage van 25% aan de hoge kant, hetgeen merkwaardig is. De weken erop daalde dit percentage sterk om uiteindelijk in week 50 weer toe te nemen tot 20%. Het weekend in week 49 kende een percentage van 18%. Het verschil in percentage overtreders in de werkdag-daluur en weekend is in zeven van de tien weken gering. Er kan geen effect worden waargenomen van het vervollexperiment op het percentage overtreders.

4.1.5. *100 km. Aantal controle-uren en percentage overtreders naar werkdag/weekenddag, dag/nacht en naar week*

Uit *Afbeelding 3.6* blijkt een sterke toename van het aantal controle-uren op werkdagen overdag; 's nachts is sprake van een toename in drie van de zes weken. In de weekend-dag en -nacht is bij het vervollexperiment weinig veranderd ten aanzien van het aantal controle-uren. Een uitzondering hierop vormt week 45; in deze week is gedurende de nacht circa tien uur gecontroleerd.

Uit *Afbeelding 3.7* blijkt dat het verschil in percentage overtreders tussen weekend-dag en werkdag overdag in de meeste weken gering is. Voor de nacht is het verschil eveneens gering met uitzondering van de weken 41 en 45. Ook hier kan niet de conclusie worden getrokken dat er een effect is van het vervollexperiment op het percentage overtreders in de verschillende dag(delen).

4.1.6. *120 km. Percentage overtreders en overschrijders naar maand*

Uit *Afbeelding 3.8* blijkt dat het percentage overschrijders in november 1994 er iets uitspringt (+3%) om in december terug te vallen naar het niveau van oktober (15%). Het percentage overtreders schommelt rond de 5% en er is nauwelijks sprake van een verandering in de laatste acht maanden.

4.1.7. *120 km. Aantal controle-uren, percentage overtreders en overschrijders naar week*

Uit *Afbeelding 3.9* blijkt dat de inzet bij het vervollexperiment niet erg veel verschilt met die uit de voorgaande weken. In week 45 is niet gecontroleerd. Het aantal controle-uren per week komt niet boven de 18, in de laatste 3 maanden ligt dit aantal, behalve voor week 48, niet hoger dan 10. Het percentage overtreders en overschrijders vertoont in de laatste vijf weken geen noemenswaardige verschillen met de periode daarvoor. Het percentage overtreders schommelt tussen 2 en 8. Het percentage overschrijders schommelt tussen de 12 en 20.

4.1.8. *120 km. Aantal controle-uren en percentage overtreders naar werkdag/weekend, spits/daluur en naar week*

Uit *Afbeelding 3.10* blijken geen duidelijke verschillen in inzet op de werkdag-daluur gedurende de laatste vijf weken in vergelijking met de eerste vijf weken. Bij het vervolg-experiment in het weekend is alleen in week 48 gecontroleerd.

Uit *Afbeelding 3.11* blijkt dat er in de laatste vijf weken weinig verschillen zijn in de fluctuaties van het percentage overtreders in vergelijking met de eerste vijf weken.

4.1.9. *120 km. Aantal controle-uren en percentage overtreders naar dag, periode van de dag, naar week*

Uit *Afbeelding 3.12* blijkt geen toename van het aantal controle-uren in het vervolg-experiment.

Uit *Afbeelding 3.13* blijkt dat het percentage overtreders op de werkdag overdag de laatste vijf weken iets lager is dan het percentage van de eerste vijf weken. Op werkdagen 's nachts wordt harder gereden dan in de weekendnacht.

4.2. **Analyse van de snelheidsgegevens op het 120 km wegvak**

Deze gegevens zijn afkomstig van een ES06-meetpunt op 55,4 km nabij Utrecht dat onder beheer is van Rijkswaterstaat. Op dit wegvak is een limiet van 120 km/uur van toepassing. Deze locatie grenst echter direct aan een 100 km/uur-wegvak.

Beschikbaar zijn gegevens over de *gemiddelde* snelheid, intensiteit en spreiding. De gepresenteerde snelheidsgegevens betreffen een gemiddelde dat is gewogen naar het aantal voertuigen over een maand of week.

De verrichte analyses naar maand hebben betrekking op de periode oktober 1993 tot en met (19) december 1994. De weekanalyses hebben betrekking op de weken 40-51 van 1994, week 51 betreft de dag 19 december. De periode loopt dus van 2 oktober tot en met 19 december 1994.

4.2.1. *Gemiddelde snelheid van personenauto's naar maand*

Uit *Afbeelding 4.1* blijkt dat de snelheid van personenauto's gemiddeld met 3 km/uur is afgenomen sinds de start van de campagne in december 1993 (102 km/uur). In juli 1994 gaat de snelheid weer stijgen tot nagenoeg het oude niveau van oktober en november 1993 (107 km/uur). Daarna neemt de snelheid ruim voor de vervolgfase van geïntensiveerd toezicht weer af en eindigt in december 1994 op circa 103 km/uur. Vergelijken we deze afbeelding met die aangaande de controlegegevens (§ 4.1.2), dan blijken, afgezien van het effect bij de start van de campagne, weinig overeenkomsten.

4.2.2. *Gemiddelde snelheid van vrachtauto's naar maand*

Uit *Afbeelding 4.2* blijkt in december 1993 ook een afname van de snelheid van 86,5 naar 83 km/uur die vervolgens weer stijgt naar het oude niveau van juli 1994. In december is de snelheid 84 km/uur; er is een



gemiddelde daling van 1,5 km/uur. Dit is ongeveer een vergelijkbaar beeld met de voorgaande afbeelding.

4.2.3. *Gemiddelde snelheid van personenauto's op werkdagen naar dagdeel en week*

Uit *Afbeelding 4.3* blijkt dat de ordening naar afnemende hoogte van de snelheid 20-6 uur, 11-15 uur, 16-19 uur en 7-10 uur is. De avond en nachtelijke uren scoren het hoogst en de spitsuren scoren laag. We zien in deze afbeelding een fluctuerend verloop van de gemiddelde snelheid. Vergelijken we de weken 45-51 met 40-44 dan zien we geen duidelijke verschillen, we kunnen in ieder geval niet concluderen dat er een effect in het vervolg-experiment op de rijnsnelheid is geweest op deze locatie. De snelheid in de daluren op 19 december steeg tot iets boven de 105 km/uur. Het laagste punt was in week 40 met 98 km/uur.

4.2.4. *Gemiddelde snelheid van vrachtauto's op werkdagen naar dagdeel en week*

*Afbeelding 4.4*. De ordening neemt af: 20-6 uur, 11-19 uur, 7-10 uur. Ook hieruit blijkt een fluctuerend verloop van de snelheid en geen trendmatige verandering in positieve of negatieve zin.

4.2.5. *Gemiddelde snelheid van personenauto's op weekenddagen naar dagdeel en week*

*Afbeelding 4.5*. Hier is de afnemende ordening 7-10 uur, 20-6 uur, 11-15 uur en 16-19 uur. Vergeleken met punt 4.2.3. kunnen verschillen in snelheid gedurende de dagdelen naar verwachting worden toegeschreven aan intensiteitsverschillen.

Het grootste verschil in week 51 is 4,5 km/uur, in week 40 is dit 3,5 km/uur. Ook hier is sprake van een fluctuerend verloop van de snelheid. Week 44 scoort het laagst. We kunnen zeker niet stellen dat de tweede helft van de periode lager scoort dan de eerste helft.

4.2.6. *Gemiddelde snelheid van vrachtauto's op weekenddagen naar dagdeel en week*

*Afbeelding 4.6*. Hier kan geen duidelijke ordening worden gevonden, behalve dat de periode 7-10 uur in de meeste weken het hoogst scoort. We zien weer een fluctuerend verloop van de snelheid. Er lijkt een geringe daling van de gemiddelde snelheid te bespeuren te zijn in de periode van week 40 tot en met 51.

## 5. Conclusies en aanbevelingen

### 5.1. Conclusies

In de periode van half november tot half december 1994 heeft een vervolg-experiment plaatsgevonden waarbij het toezicht op de 100 km/uur wegvakken werd geïntensiveerd.

Indien we week 45 met de uitzonderlijke piek in het percentage overtreders even buiten beschouwing laten, kunnen we op grond van de resultaten van de analyse betreffende de controle- en snelheidsgegevens niet concluderen dat dit extra toezicht effect heeft gehad op het totale percentage overtreders, overschrijders of op de gemiddelde rijsnelheid.

Er kan evenmin effect worden geconstateerd op het percentage overtreders of op de rijsnelheid gedurende de perioden waarin de controle geïntensiveerd is geweest, te weten de daluren op werkdagen, het weekend en de werkdagnacht.

Hierbij dient te worden aangetekend dat er geen voorlichting is gegeven bij de start van het vervolg-experiment, omdat vlak daarvoor reeds een groot artikel in *De Telegraaf* is gepubliceerd over de resultaten van de snelheidscampagne tot dan toe.

Het ontbreken van voorlichting over de intensivering van het toezicht zou mede oorzaak kunnen zijn voor het uitblijven van een effect op het percentage overtreders en op de rijsnelheid.

Voor het overige komen de bevindingen betreffende de periode oktober 1994 - 15 december 1994 in het algemeen overeen met die van de periode oktober 1993 - september 1994:

- Hoe meer verkeer hoe lager het percentage overtreders is. Dit zal mede in verband staan met het feit dat a) bij veel verkeer geen vrije snelheidskeuze mogelijk is b) er in de avond en nachtelijke uren veel minder verkeer is. Bovendien wordt in die uren harder gereden dan overdag, mogelijk vanwege een lage objectieve en subjectieve betrappingskans.
- Bij duisternis is er een groter percentage overtreders dan overdag; zie hierboven.
- In het weekend is het percentage overtreders groter dan op de werkdag; naar verwachting zijn er meer bestuurders die niet bekend zijn met het toezicht en de lagere betrappingskansen.
- Op 120 km/uur-wegvak is een veel lager percentage overtreders dan op 100 km/uur-wegvakken.
- Afnemende percentage overtreders: werkdag-nacht, weekend-nacht, weekend-dag, werkdag-dal, werkdag-spits.

Indien we verwijzen naar *Afbeelding 1*, kunnen we stellen dat het optimale punt niet ver is verwijderd, circa 8% overschrijdingen, voor het 120 km/uur-wegvak in december 1993 met circa 450 controle-uren en intensieve voorlichting. De inzet is daarna drastisch gereduceerd, om vanaf februari 1994 niet meer boven de 100 uur/maand uit te komen. In september tot en met november 1994 ligt de inzet op ongeveer 30-40 uur. We zien

dat het lage percentage overschrijders zich vanaf december 1993 tot en met maart 1994 heeft voortgezet, hetgeen (voor een deel) aan een naijl-effect kan worden toegeschreven.

Voor de 100 km/uur-wegvakken was de inzet in december 1993 circa 240 uur om vervolgens tot en met juni 1994 te variëren tussen 180 en 280 uur per maand. In december 1993 daalde het percentage overschrijders sterk, tot 21%. Het optimale punt in *Afbeelding 1* was dus duidelijk nog niet bereikt. Wel bleef ook hier dit verlaagde percentage tot de zomer 1994 min of meer in stand (21 - 26 % overschrijders) door een naijl-effect. Ongeveer vanaf augustus 1994 zette weer een stijgende lijn in, hoewel niet sterk.

Er kunnen op grond van de geanalyseerde gegevens geen conclusies worden getrokken over de optimale inzet op onderhoudsniveau. Wel kan op basis van de onderzoeksresultaten en theoretische overwegingen een strategie worden aangegeven voor controle voor de langere duur.

## 5.2. Aanbevelingen

Er wordt bij de onderstaande aanbevelingen uitgegaan van de resultaten van het onderzoek en van theoretische overwegingen, bijvoorbeeld dat het overgrote deel van de bestuurders zich aan de limiet zal houden wanneer het weet of een sterk vermoeden heeft van een snelheidscontrole. Het is van belang dat een controle voor de weggebruiker onvoorspelbaar is in plaats en tijd. De ervaringen die zijn opgedaan bij de snelheidsactie in een drietal provincies, leverden voor onderhavig project weinig aanvullende informatie, omdat het controleniveau aldaar op een veel lager niveau ligt dan op de A2.

Een aanbeveling voor de korte termijn (1995) is om niet te controleren op een bepaald onderhoudsniveau maar om de inzet periodiek te variëren. Het streven is hierbij gericht op een aantal overschrijders van maximaal 25% en 10% op de 100 respectievelijk 120 km/uur wegvakken.

Gedacht wordt aan intensieve controle gedurende enkele weken (circa 300 uur per maand) met voorlichting gevolgd door controle op lager niveau eveneens gedurende een aantal weken (circa 100 uur per maand). Daarbij dient continu de snelheid te worden gevolgd teneinde vast te stellen of de drempelwaarden van 25% en 10% overschrijders worden gehaald; de weekgemiddelden kunnen hierbij als maatgevend worden beschouwd.

Zodra dit percentage na een periode van intensief toezicht is bereikt, kan op lager niveau gecontroleerd worden tot de drempelwaarde weer wordt overschreden. Er wordt daarbij goed gebruik gemaakt van het gevonden naijl-effect op het percentage overtreders gedurende enkele weken: waar van intensieve controle wordt overgegaan op controle op een betrekkelijk laag niveau.

Van groot belang is hierbij de intensivering aan de weggebruikers kenbaar te maken. Dit kan door middel van voorlichting via de media waarbij het accent wordt gelegd op controles in de weekend en bij avond en nacht, door een vast waarschuwingsbord aan het begin van het tracé 'Intensieve radar-controle. Politie'. Toepassing van een feedback-bord 'Uw snelheid is gecontroleerd. Politie' stroomafwaarts van de controleplaats zal de subjectieve pakkans doen verhogen.

Op andere snelwegverbindingen kan dezelfde strategie worden gevolgd: voorwaarschuwborden aan het begin van de verbinding, voorlichting via de media, intensief toezicht gedurende een aantal weken, gevolgd door

toezicht op lager niveau, toepassing van een feedback-bord om de subjectieve pakkans te verhogen en monitoren van het percentage overschrijders om het toezichtniveau daarop af te kunnen stemmen.

Voor de middellange en lange termijn wordt aanbevolen ook meer geautomatiseerde maatregelen (naast bemand toezicht op kenteken) te overwegen waarbij met minder inzet een grotere betrappingskans kan worden verkregen en om deze maatregelen te evalueren.

Hiervoor kan worden verwezen naar systemen die zijn toegepast op enkele provinciale wegen. Hier wordt een voorwaarschuwing gegeven aan alle passanten bij het begin van de verbinding via vaste borden en aan overschrijders door middel van een oplichtend bord 'U rijdt te snel'.

Ook wordt automatische controle uitgeoefend vanuit radarkasten die zijn geplaatst langs de rijbaan en wordt periodieke voorlichting gegeven.

Detectie van te snel rijdende voertuigen kan door middel van lusdetectoren worden gedaan. De weggebruiker dient op de hoogte te worden gebracht van de mogelijkheid van controle vanuit deze kasten, die op verscheidene lokaties zijn aangebracht. Met een dergelijk systeem werden, ook op langere termijn, positieve ervaringen opgedaan (Oei et al., 1992 en 1995). Deze maatregelen zullen dienen te worden gecombineerd met een optimale communicatie naar de weggebruiker. Voor dit laatste is een proef in voorbereiding (Levelt, 1994).

## Literatuur

Korps Landelijke Politie Diensten (1994). *Gericht Verkeerstoezicht op de A2*. Kenmerk AVV/087/07/MD; 1994.

Levelt, P. (1994). *Inventarisatie: informatie langs de snelweg; Communicatie ter reductie van de snelheid*. R-94-65. SWOV, Leidschendam.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1991). *Meerjarenplan Verkeersveiligheid*. 's-Gravenhage, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Hoofdafdeling Verkeersveiligheid.

Oei Hway-liem (1993). *Ontwerp voor een aanpak van rijnsnelheden in een wegennetwerk uitsluitend 'op kenteken' met feedback-informatie aan de weggebruiker*. SWOV, 1993. (Niet gepubliceerd).

Oei Hway-liem (1994). *Snelheidscontrole 'nieuwe stijl' in Friesland*. Presentatie op persconferentie bij start van de snelheids campagne op 30 maart 1994 te Leeuwarden.

Oei Hway-liem, Minnen, J. van & Goldenbeld, Ch. (1994). *Lange termijn-effect van automatische waarschuwing en toezicht op snelheid en ongevallen op N266 in Noord-Brabant*. SWOV, Leidschendam, november 1994. Concept.

Stuurgroep Stedelijke Verkeersveiligheid (1993). *Evaluatienota Rijnsnelhedenbeleid 1993*. 's-Gravenhage, Stuurgroep Stedelijke Verkeersveiligheid.

De Telegraaf (1994). *Proef snelheidsmeting geslaagd; Permanente controle snelweg in hele land*. 17 november 1994.

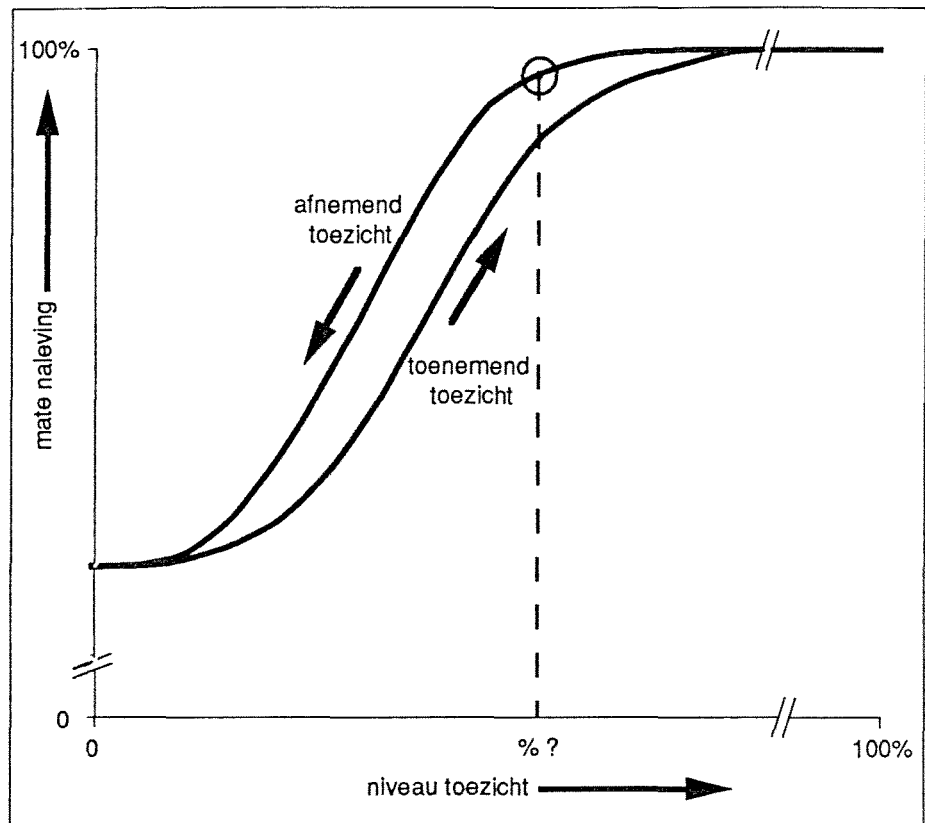


## Bijlagen 1 t/m 5

1. *Afbeelding 1: Hysteresis-curve.*
2. *Afbeeldingen 2.1 t/m 2.9: Gegevens uit het vooronderzoek, ten behoeve van het vervolg-experiment.*
3. *Afbeeldingen 3.1 t/m 3.13: Toezichtgegevens uit het vervolg-experiment.*
4. *Afbeeldingen 4.1. t/m 4.6: Snelheidsgegevens uit het vervolg-experiment.*
5. *Artikel uit De Telegraaf, 17 november 1994.*





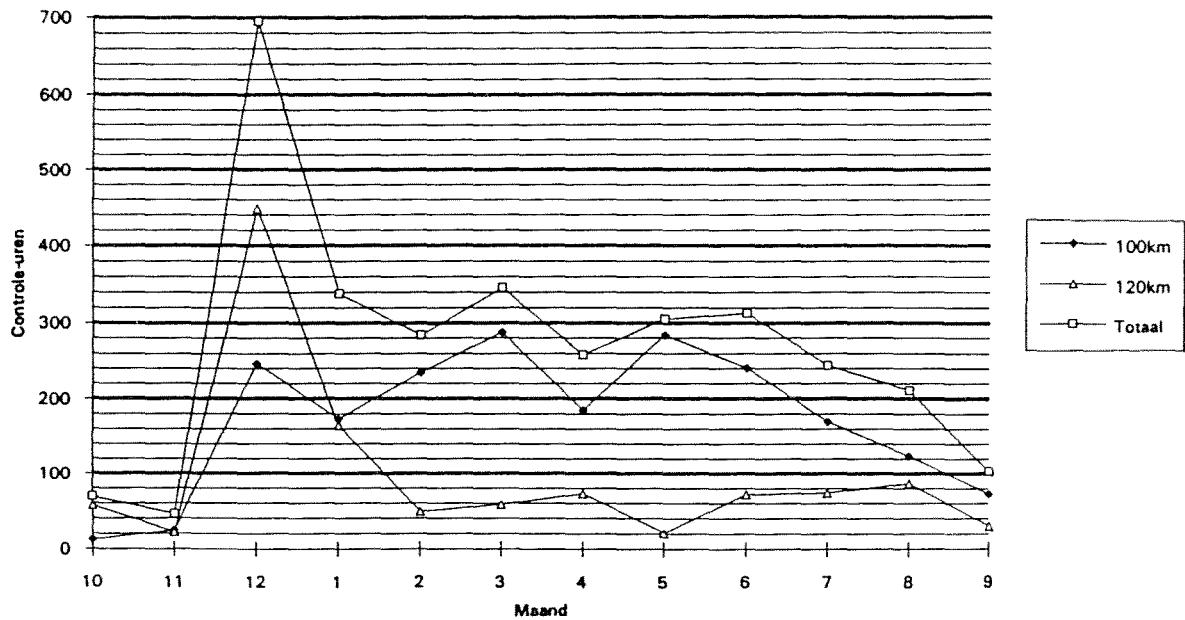


Afbeelding 1. *Hysteresis-curve: hypothetisch verband tussen niveau van toezicht en niveau van naleving.*

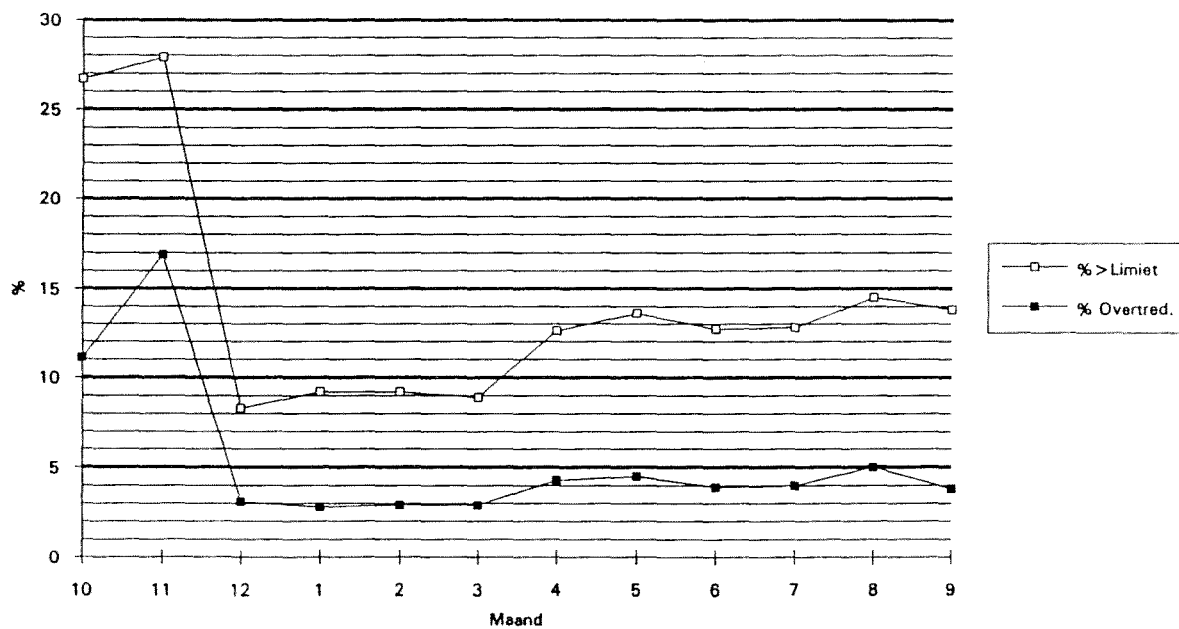


## Bijlage 2

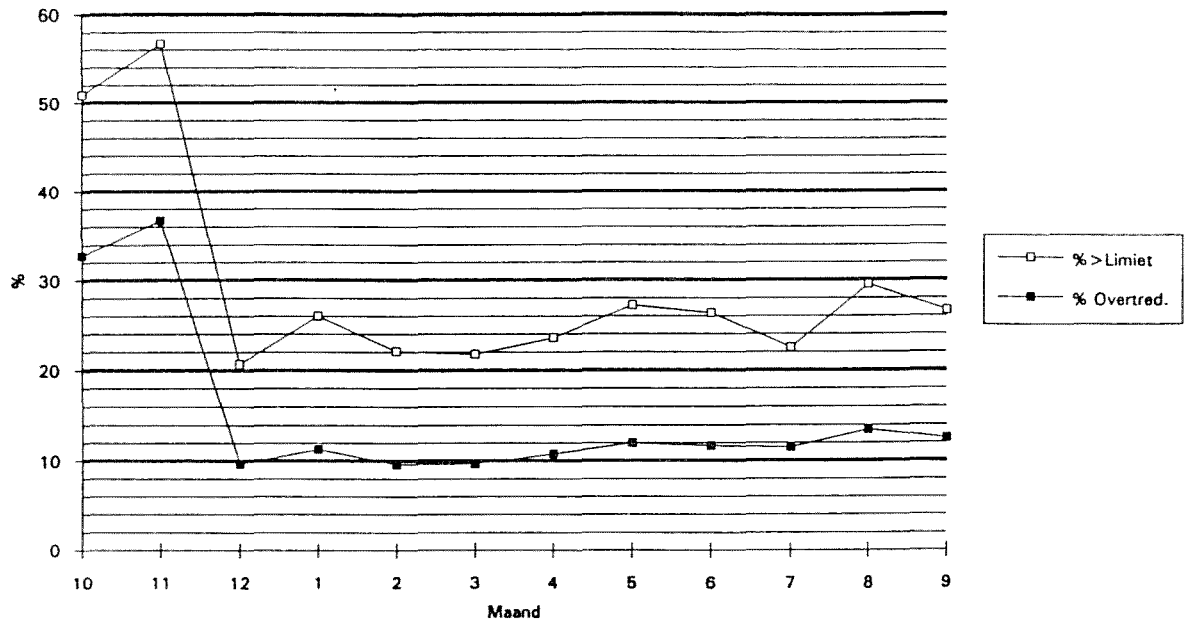
## Gegevens uit het vooronderzoek, ten behoeve van het vervollexperiment



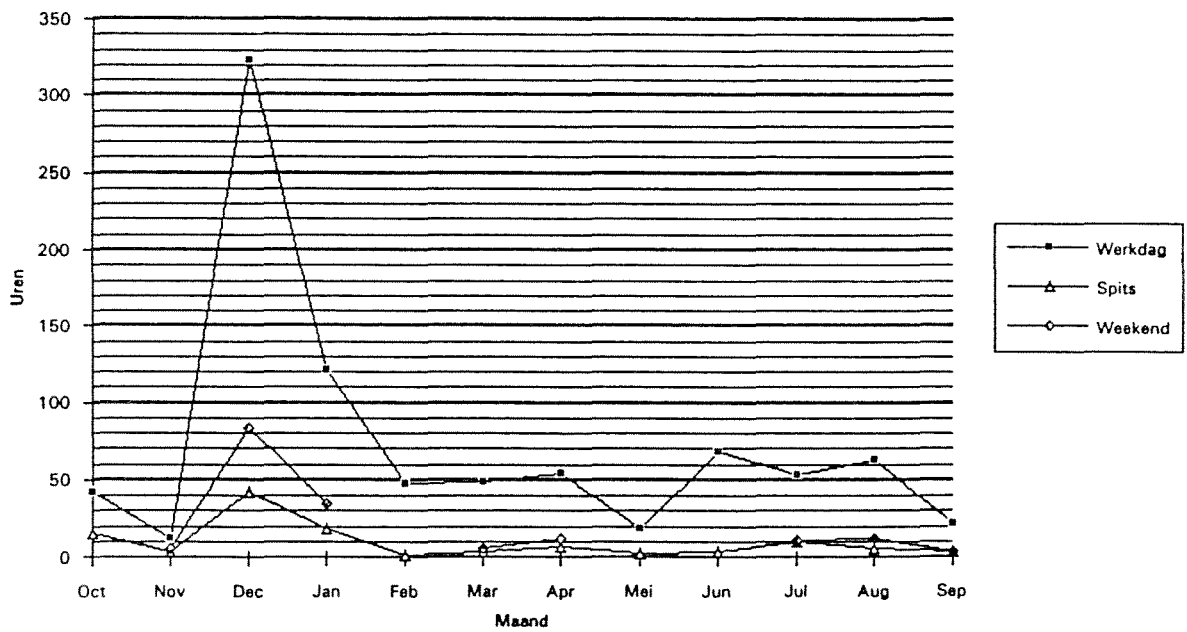
Afbeelding 2.1. Aantal controle-uren op de A2



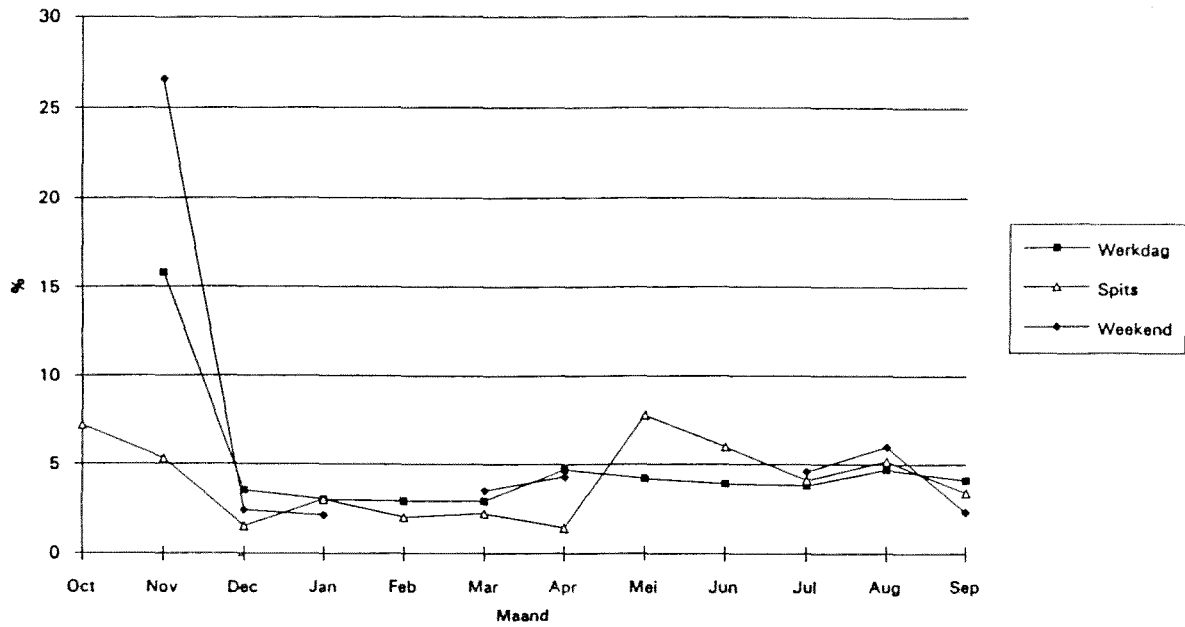
Afbeelding 2.2. A2 120 km/uur: % > limiet en % overtreders



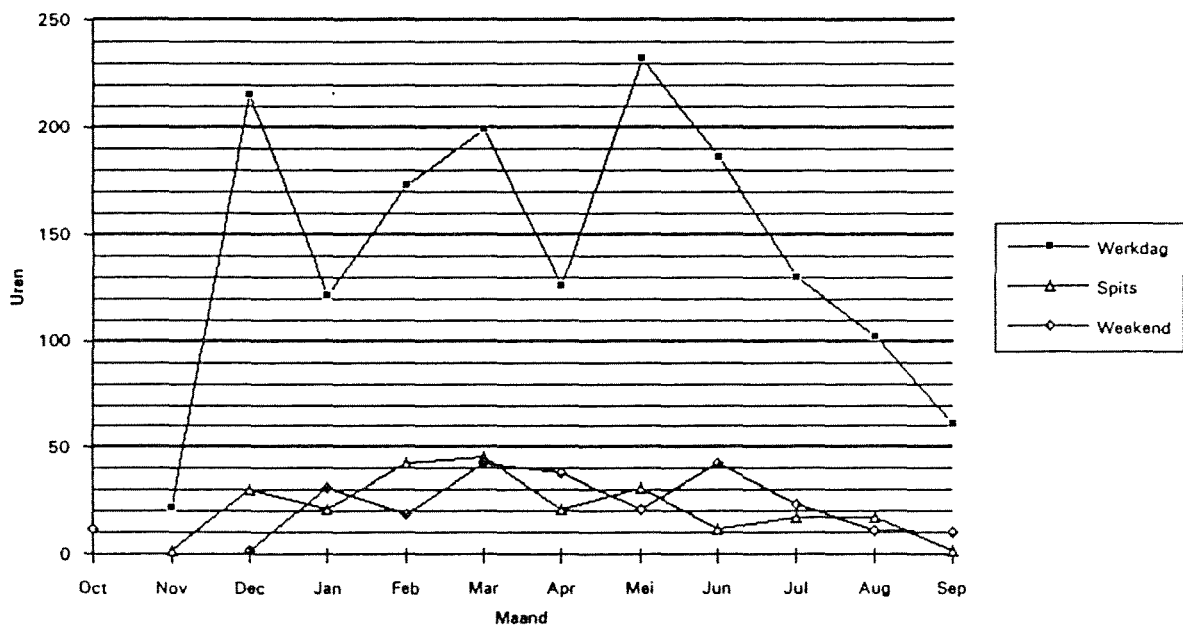
Afbeelding 2.3. A2 100 km/uur: % > limiet en % overtreders



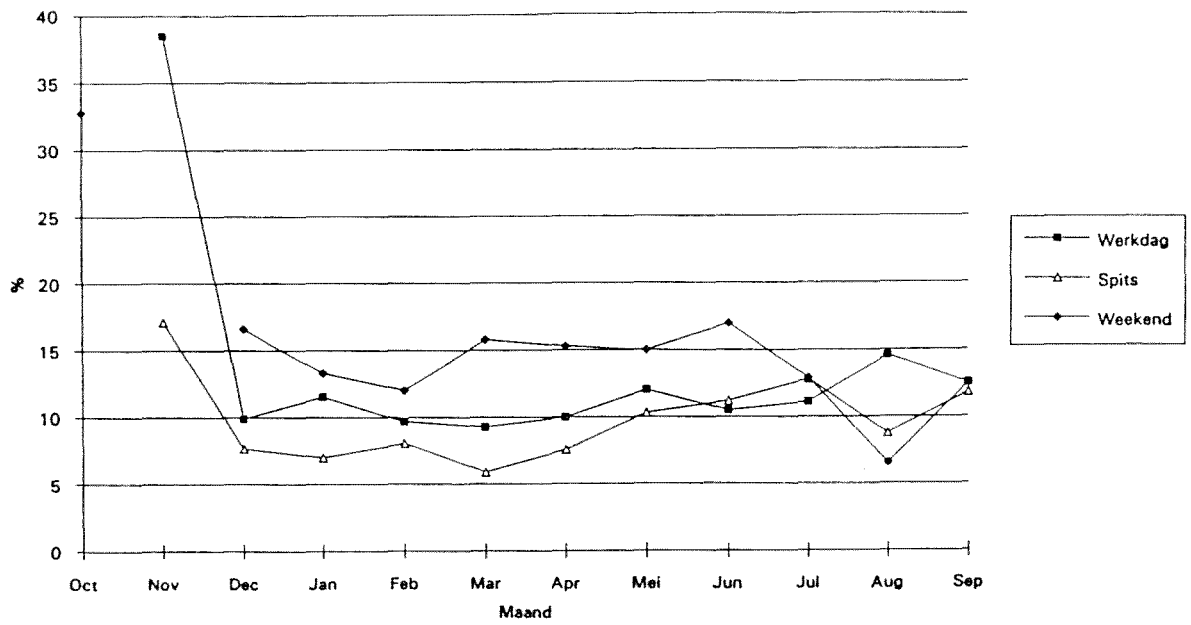
Afbeelding 2.4. A2 120 km/uur: controle-uren



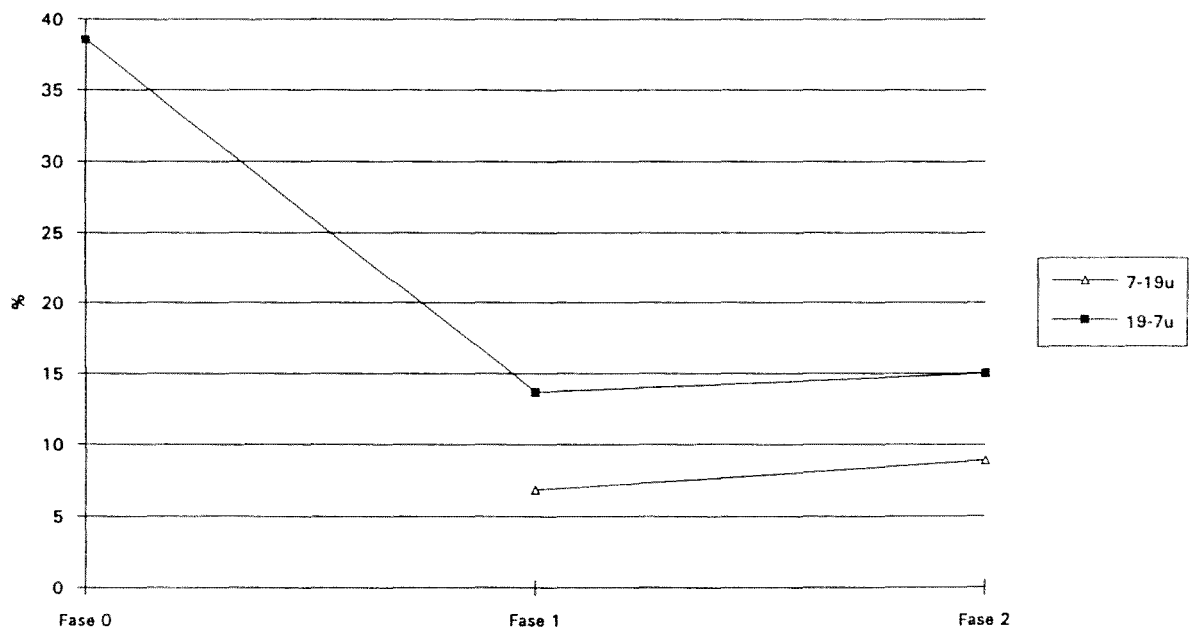
Afbeelding 2.5. A2 120 km/uur: % overtreders naar werkdag/weekend/spits



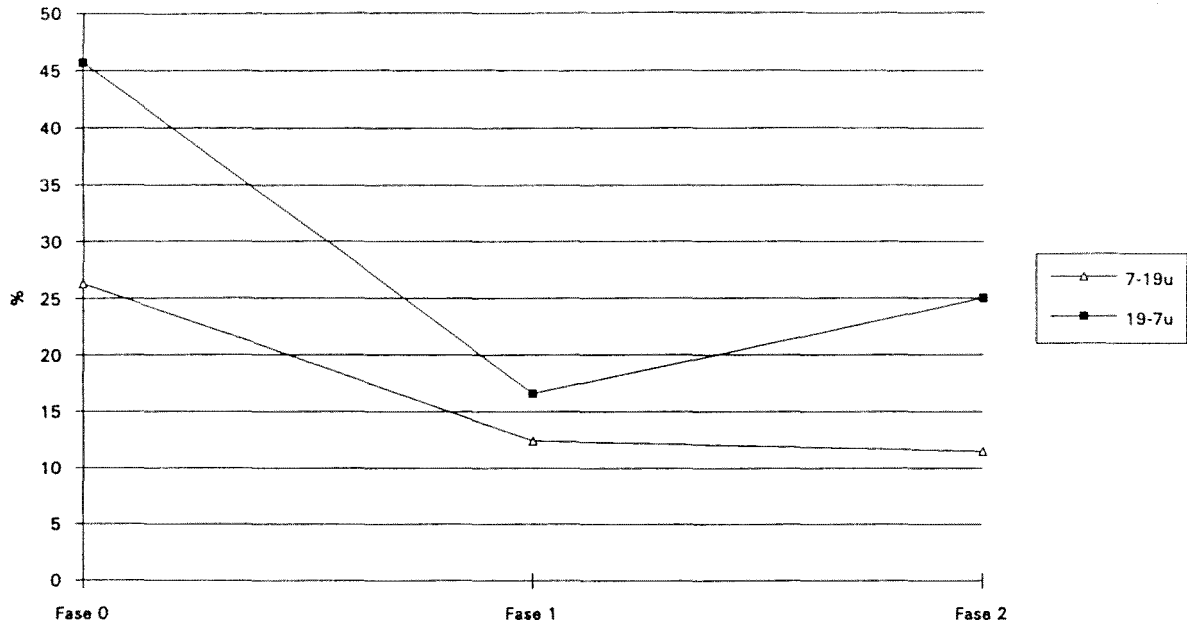
Afbeelding 2.6. A2 100 km/uur: controle-uren



Afbeelding 2.7. A2 100 km/uur: % overtreders naar werkdag/spits/weekend



Afbeelding 2.8. A2 100 km/uur: % overtreders werkdag



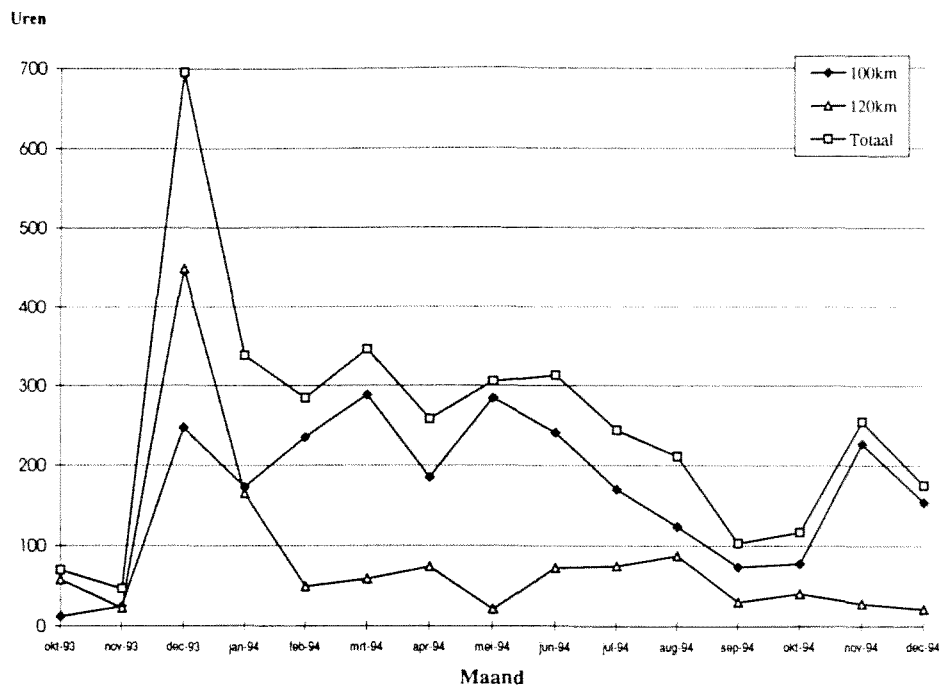
Afbeelding 2.9 A2 100 km/uur: % overtredders weekend



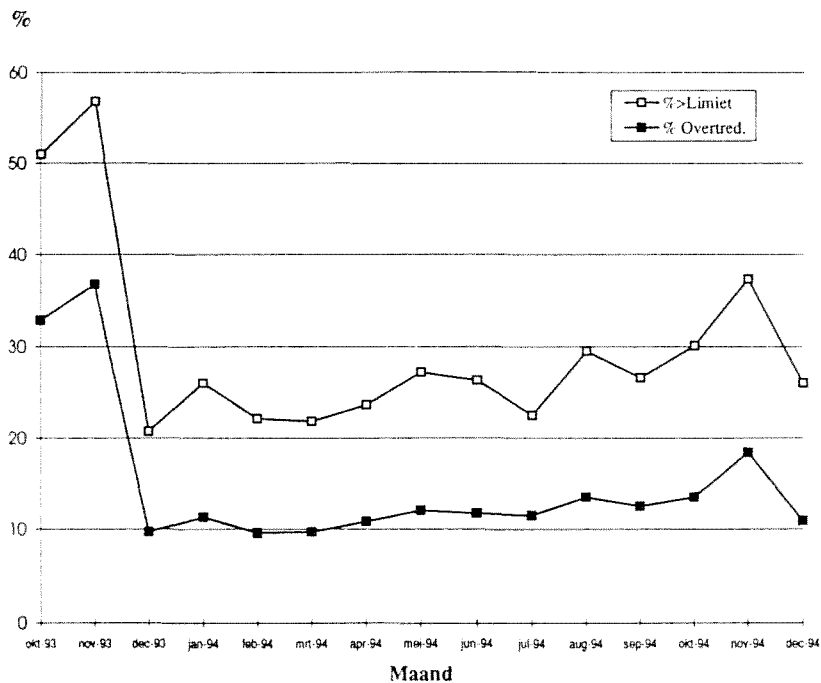


Bijlage 3.

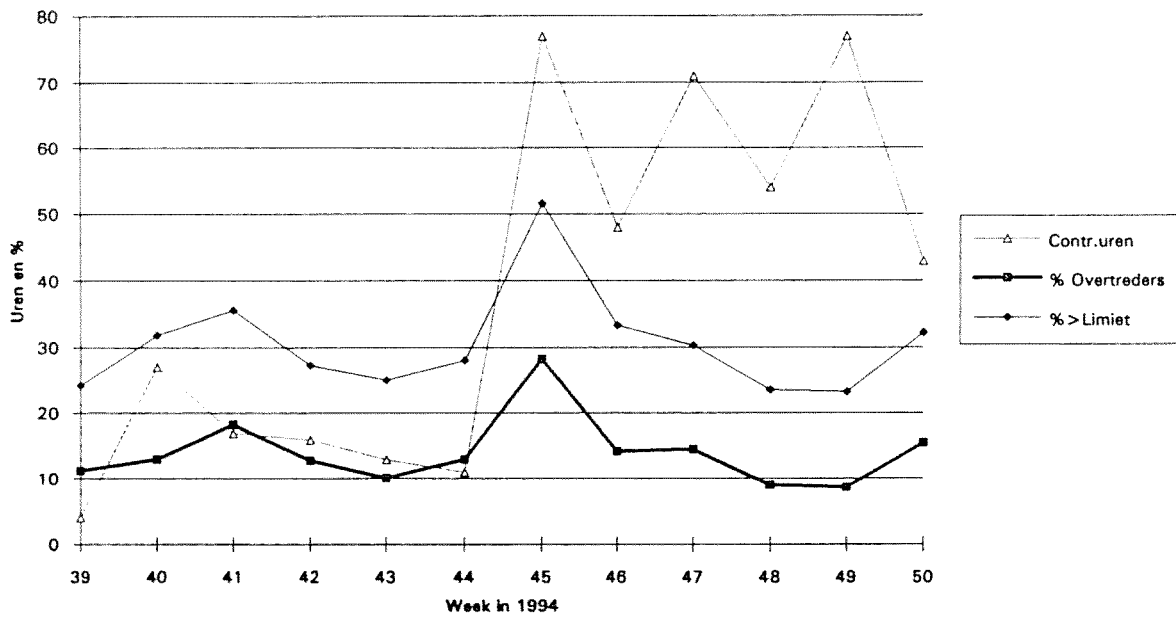
Toezichtgegevens uit het vervolg-experiment



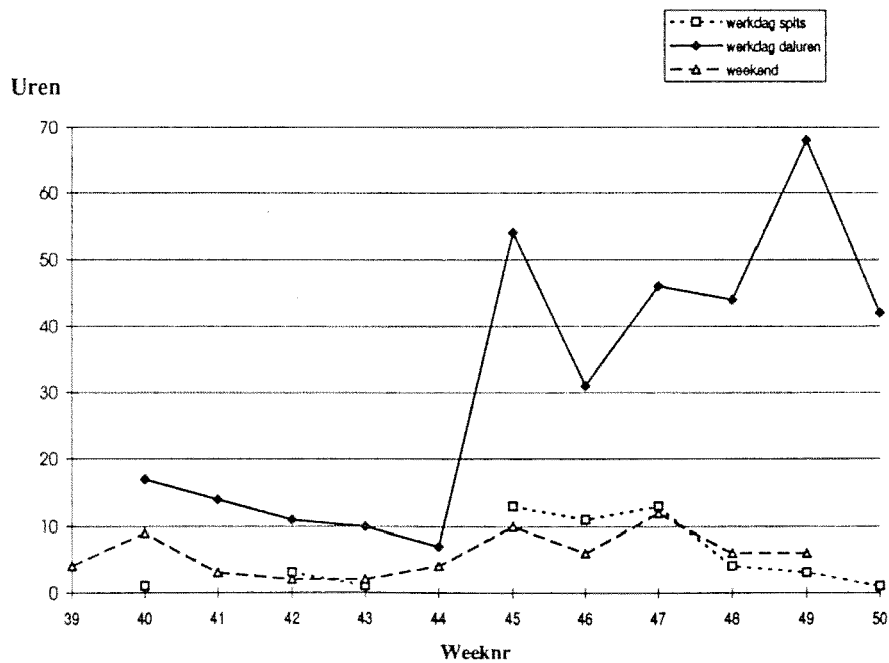
Afbeelding 3.1. A2: Aantal controle-uren.



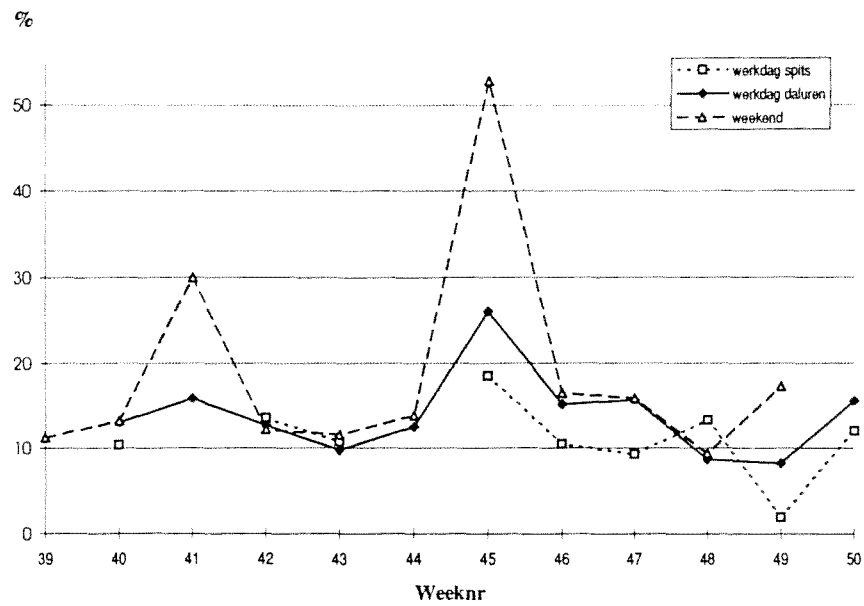
Afbeelding 3.2. A2 100 km/uur: % > limiet en % overtreders.



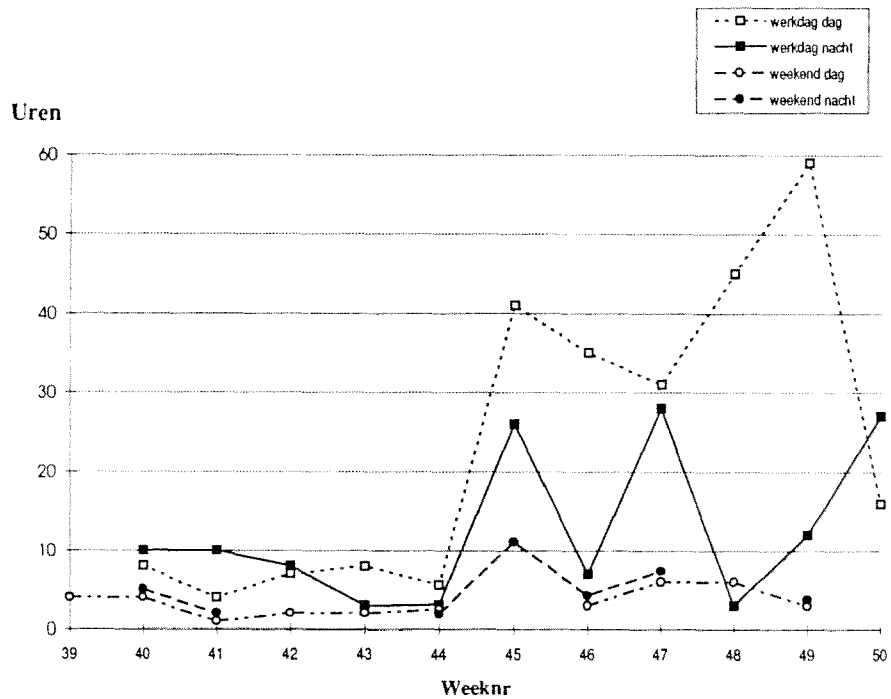
Afbeelding 3.3. A2 100 km/uur: Aantal controle-uren, % overtreders en % > limiet



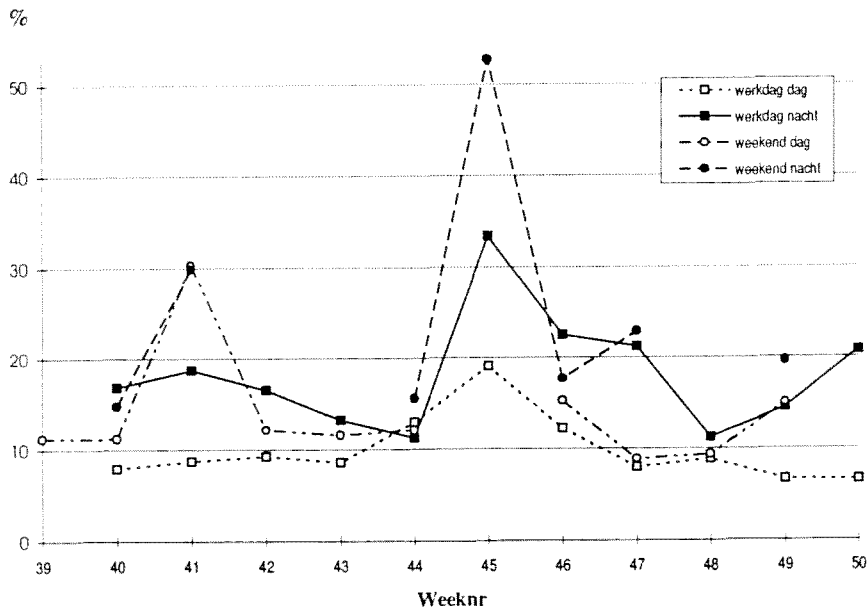
Afbeelding 3.4. A2 100 km/uur: Aantal controle-uren



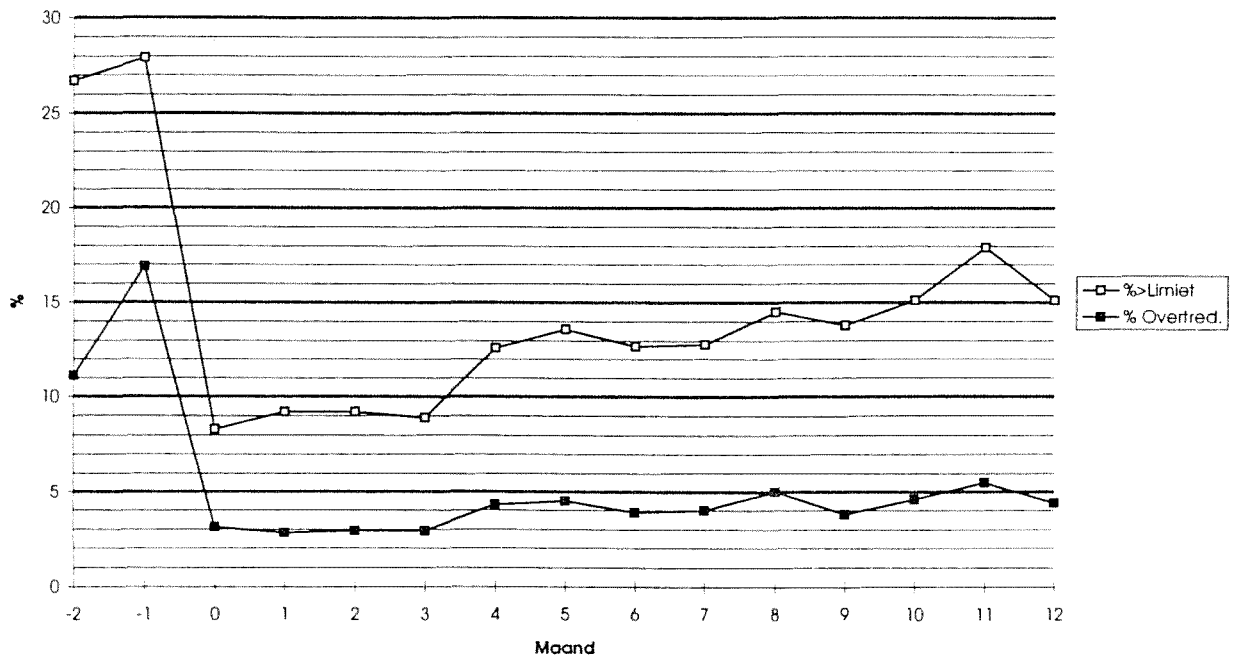
Afbeelding 3.5. A2 100 km/uur: % overtreders



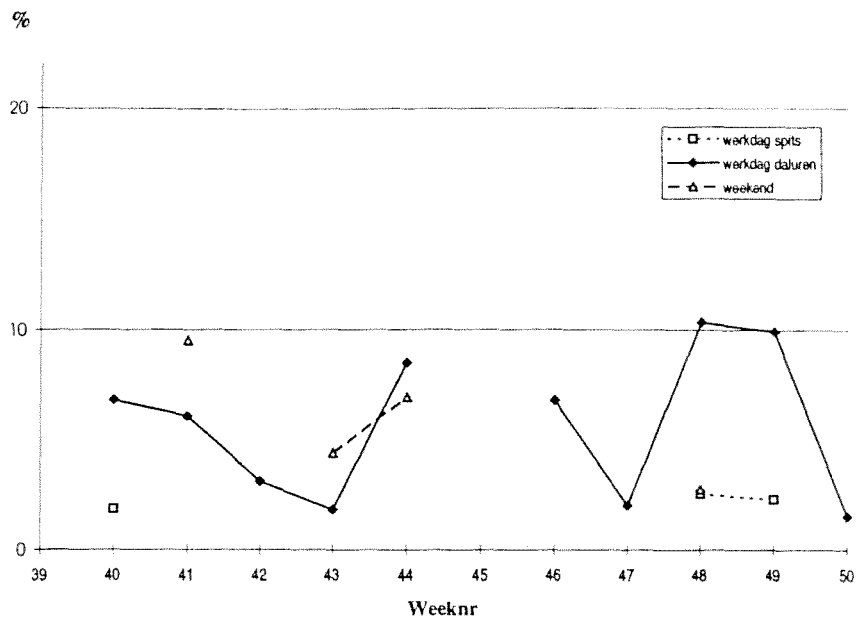
Afbeelding 3.6. A2 100 km/uur: Aantal controle-uren



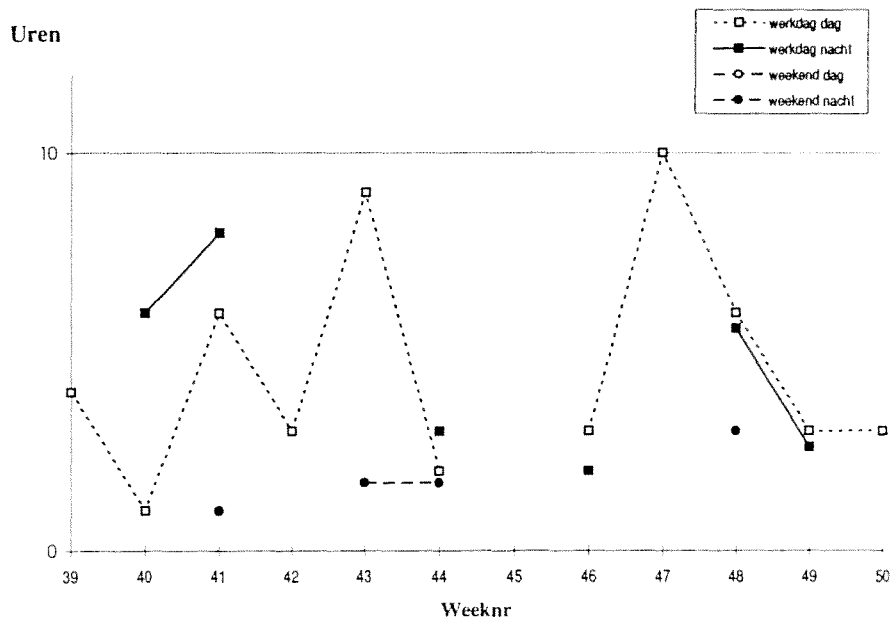
Afbeelding 3.7. A2 100 km/uur: % overtreders



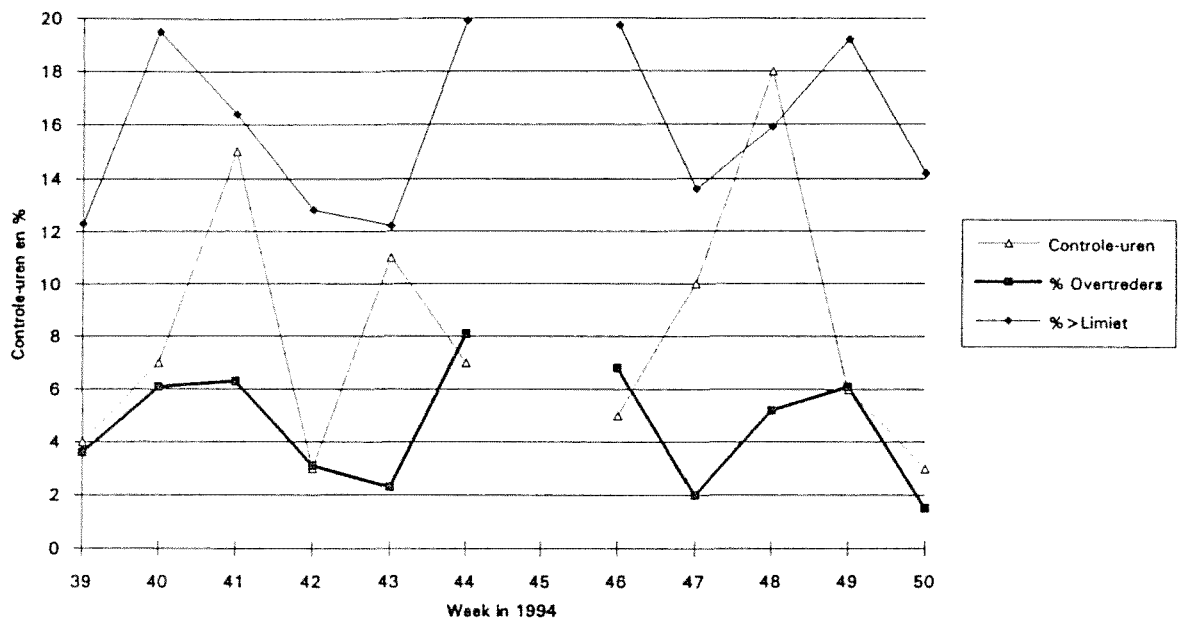
Afbeelding 3.8. A2 120 km/uur: % > limiet en % overtreders



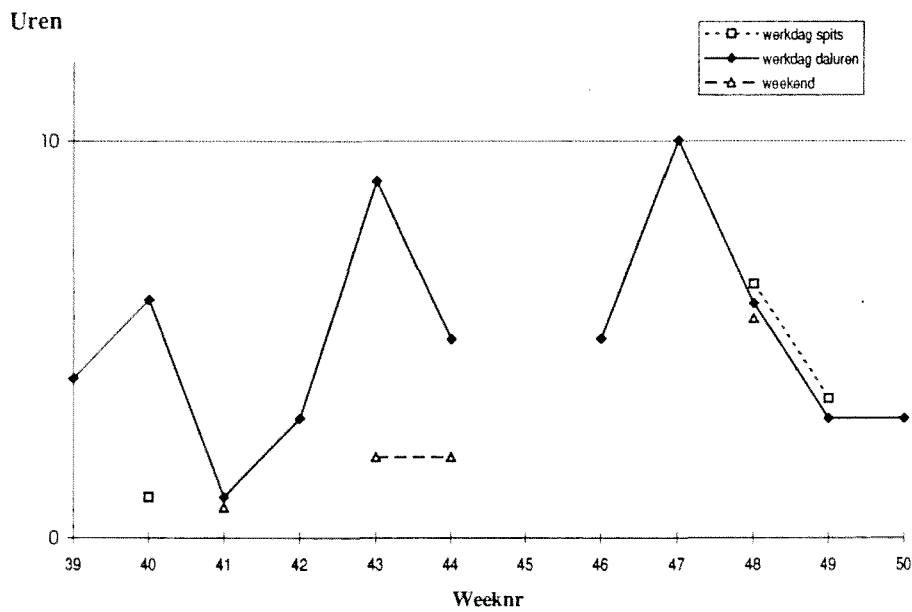
Afbeelding 3.11. A2 120 km/uur: % overtreders



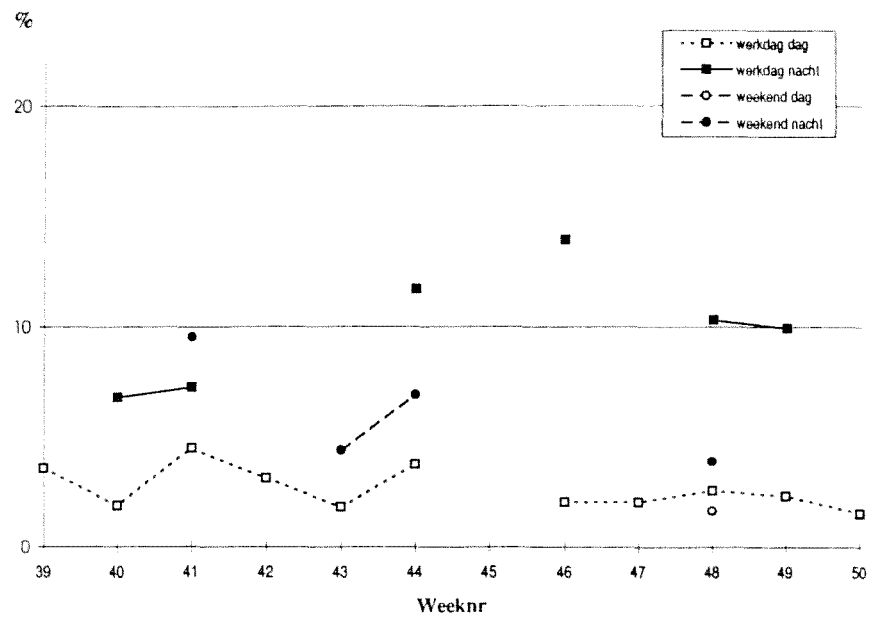
Afbeelding 3.12. A2 120 km/uur: aantal controle-uren



Afbeelding 3.9. A2 120 km/uur: Aantal controle-uren, % overtreders en % > limiet



Afbeelding 3.10. A2 120 km/uur: Aantal controle-uren



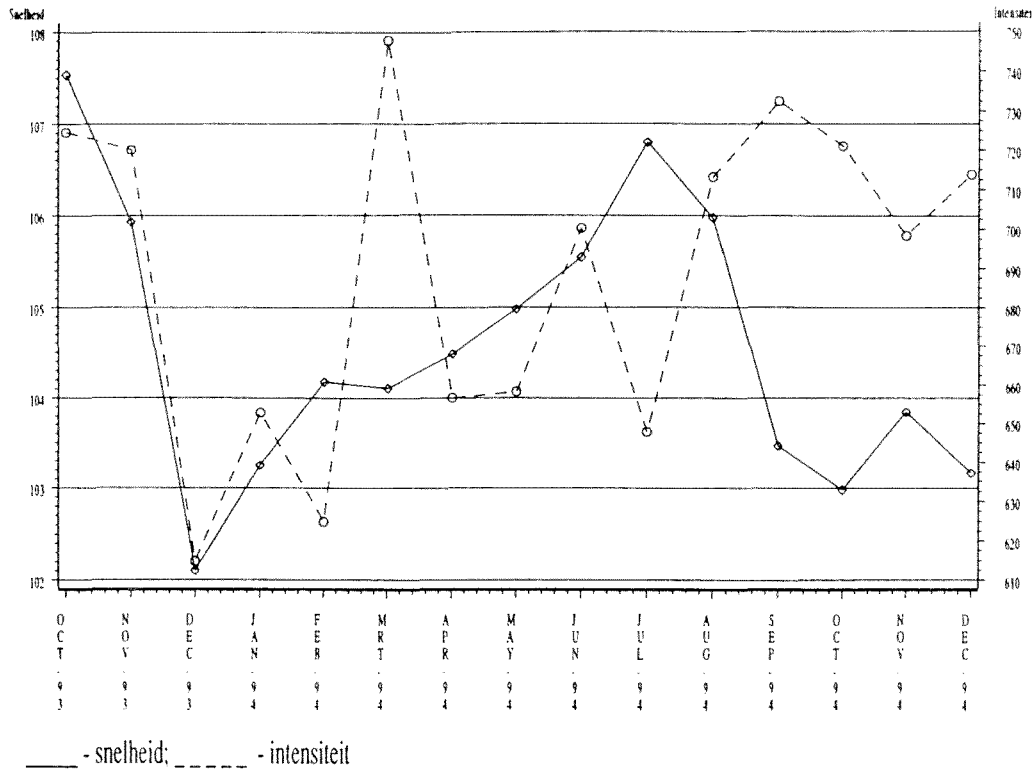
Afbeelding 3.13. A2 120 km/uur: % overtreders



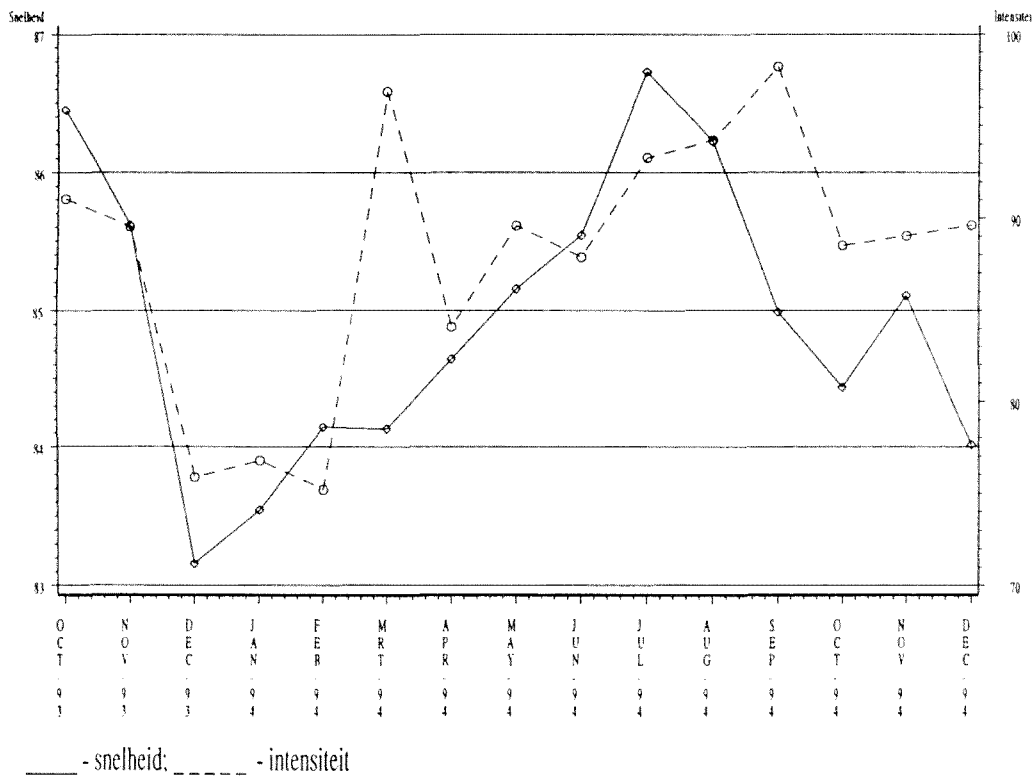


# Bijlage 4

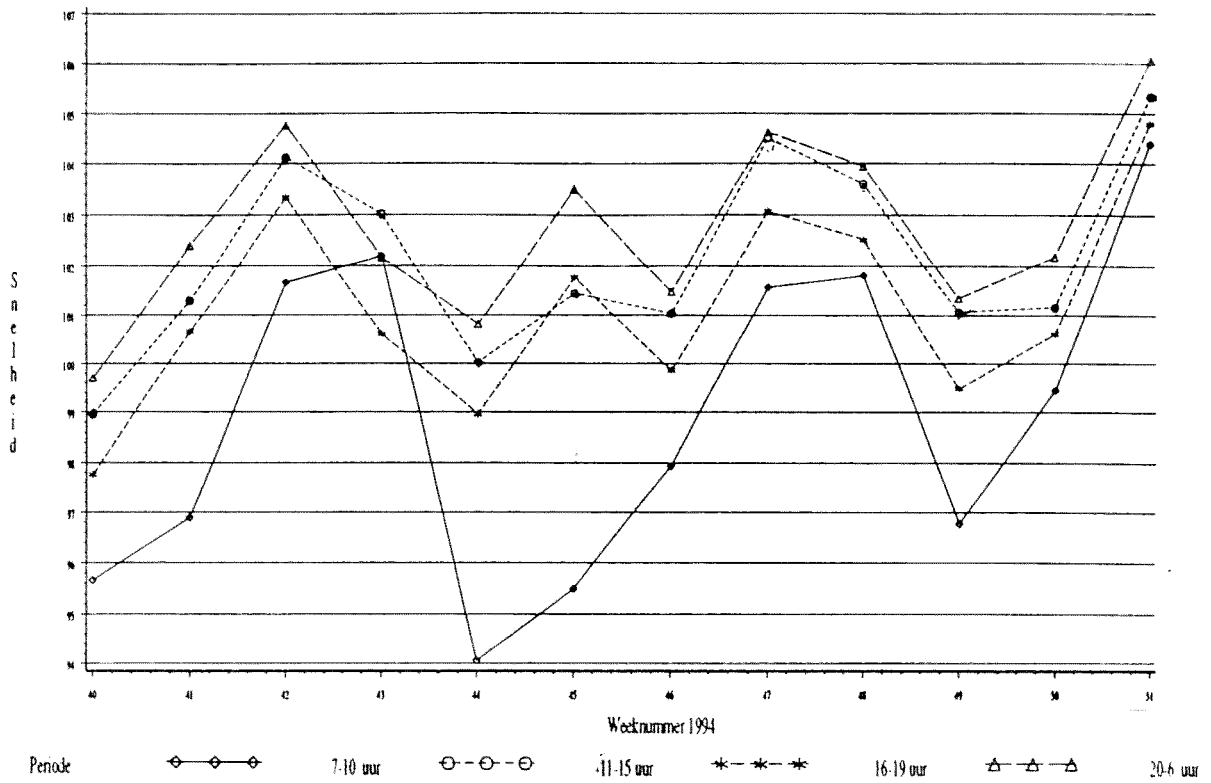
# Snelheidsgegevens uit het vervolg-experiment



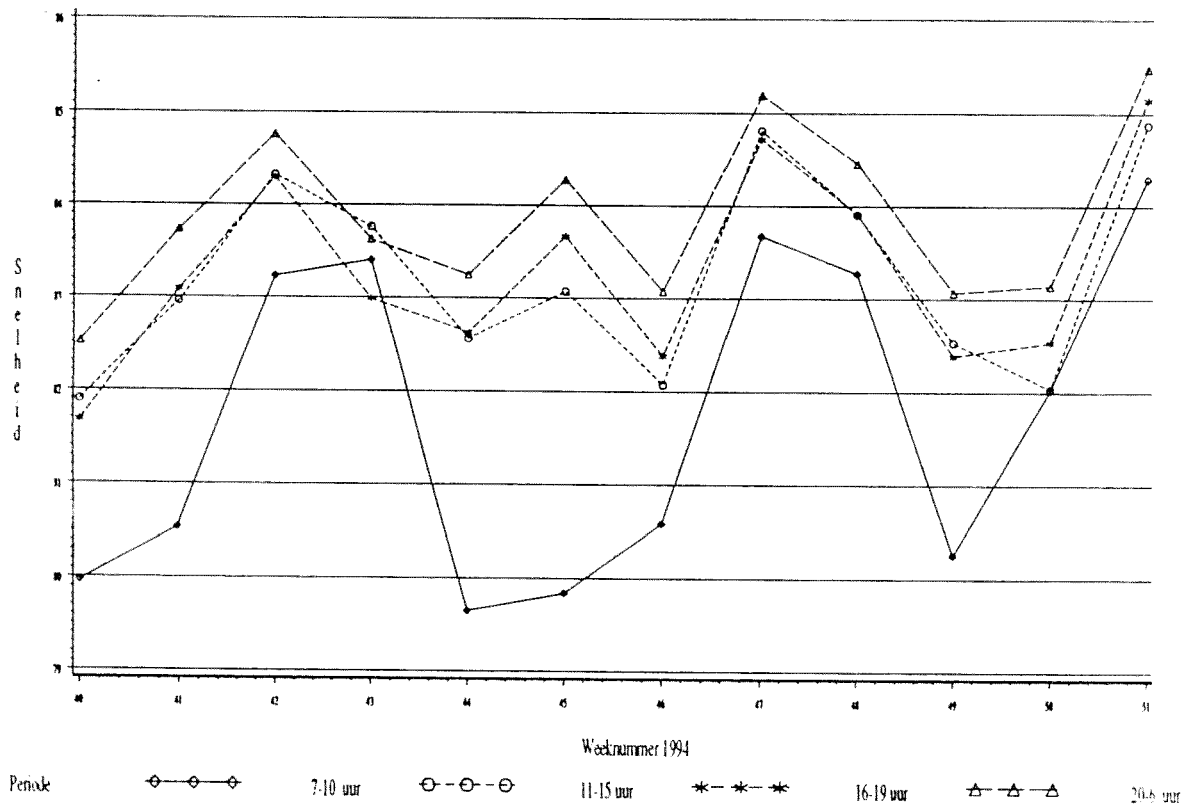
Afbeelding 4.1. *Personenauto's: per maand*



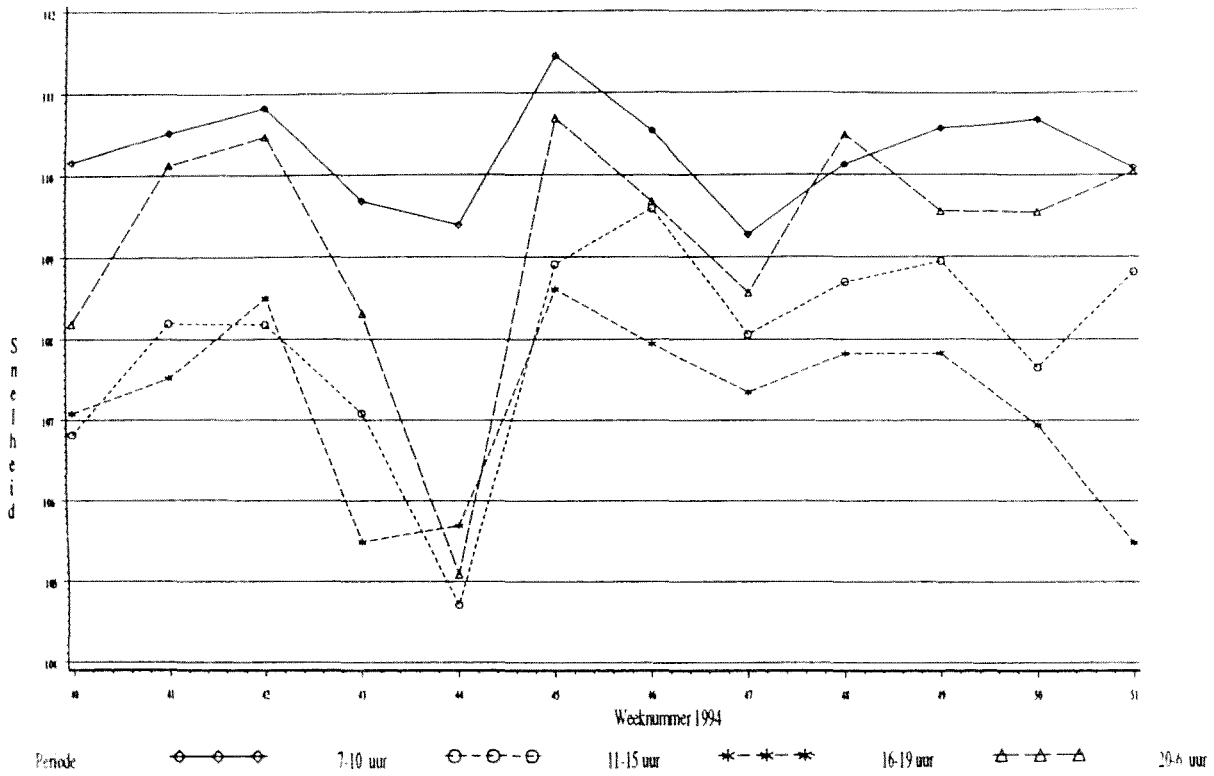
Afbeelding 4.2. *Alle vrachtauto's: per maand*



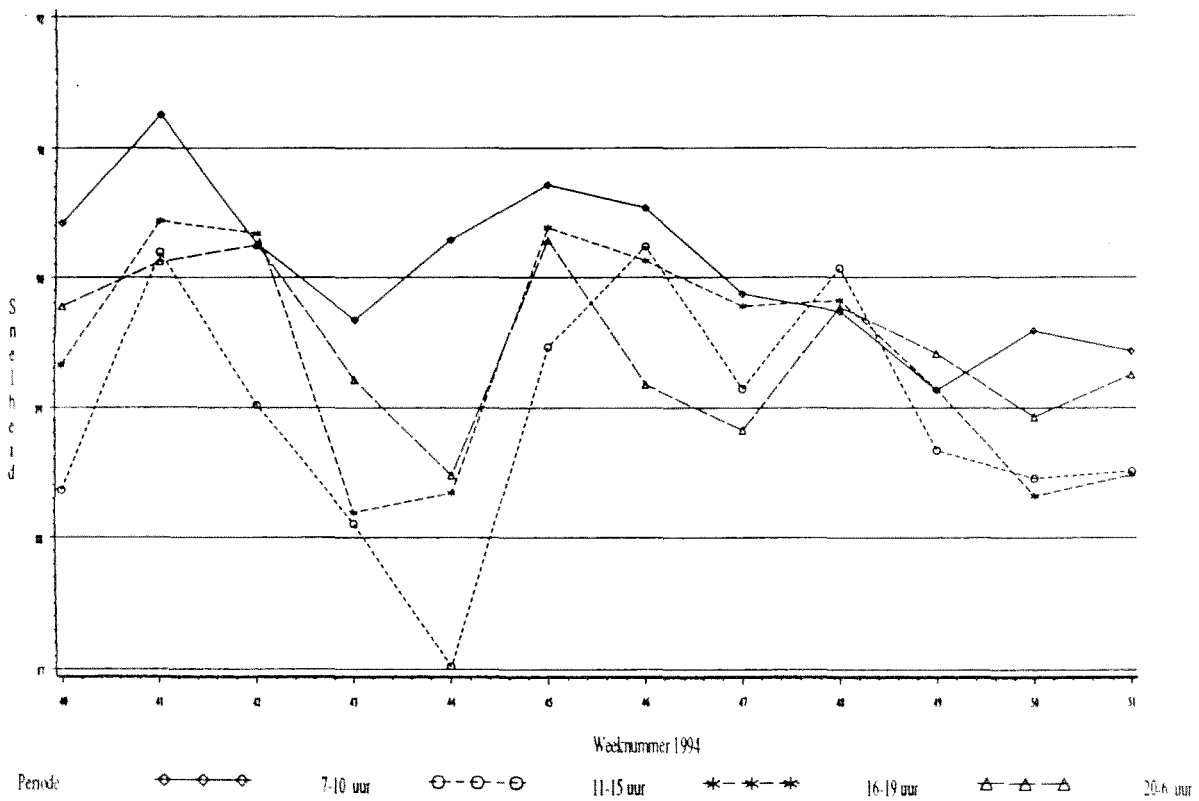
Afbeelding 4.3. Snelheid personenauto's, periode (midweek)



Afbeelding 4.4. Snelheid vrachtauto's, periode (midweek)



Afbeelding 4.5. Snelheid personenauto's, periode (weekend)



Afbeelding 4.6. Snelheid vrachtauto's, periode (weekend)



# Proef snelheidsmeting A2 geslaagd

# Permanente controle

# snelweg in hele land

door Michiel Hoogers

DRIEBERGEN, donderdag

De verkeerspolitie in Driebergen gaat de komende jaren permanente snelheidscontroles houden op autosnelwegen in het gehele land.

*Nu gebeurt dit alleen op de A2 tussen Utrecht en Amsterdam. Door de positieve resultaten van het gericht verkeerstoezicht (GVT-project) op deze rijksweg, is het Aktiecentrum Naleving Snelheidslimieten van de verkeerspolitie in Driebergen vastbesloten het project uit te breiden.*

Dit hebben John Bennink en Carla Galavazi van het Aktiecentrum gisteren bekendgemaakt aan deze krant.

In februari '95 start het Aktiecentrum, dat deel uitmaakt van de divisie Mobiliteit van het Korps Landelijke Politiediensten, met een permanente snelheidscontrole op een tweede rijksweg. Daarvoor komen in aanmerking: de A1 (Amsterdam-Almelo), de A4 (Amsterdam-Den Haag), de A9 (Alkmaar-Amstelveen), de A12 (Den Haag-Arnhem) en de A16 (Breda-Dordrecht). Tegelijkertijd blijft de A2, zoals de politiemensen het noemen, „in onderhoud”, wat betekent dat hier vier tot zes uren per etmaal op wisselende tijden wordt gecontroleerd.

## Doelstelling

„We kunnen op een nieuw traject een volledige inspanning leveren en het onderhoud op de A2 handhaven”, verzekert Bennink. Zijn collega Galavazi voegt daaraan toe: „En daarna komt een derde traject. We gaan doortotdat we onze doelstelling halen. Die is dat in het jaar 2000 negentig procent van de automobilisten zich in het gehele land aan de wettelijke snelheidslimieten houdt.” Bennink knikt instemmend. „Of de regionale korpsen die doelstelling zullen halen, weet ik niet. Maar wij gaan ervoor.”

trum stelt dat de KLPD-divisie Mobiliteit zonder problemen drie autosnelwegen kan bestrijken met permanente snelheidscontroles. Bij verdere uitbreiding van het GVT-project zal extra politiepersoneel nodig zijn. Maar het tweetal houdt ook rekening met de voortschrijdende techniek. Galavazi: „We kunnen de detectielussen, die nu in het wegdek liggen voor het tellen van de passerende auto's in de toekomst gebruiken voor snelheidsmetingen.” Bennink:

„Met infrarood camera's is ook wat mogelijk.”

Het enthousiasme van de verkeerspolitie komt voort uit de resultaten die het afgelopen jaar op de A2 zijn geboekt met de permanente snelheidscontrole. Uit het gisteren verschenen evaluatierapport blijkt dat het fileleed met veertig procent is afgenomen. Reed voor de start van het GVT-project op de A2 nog zo'n dertig procent van de automobilisten te hard, nu is dat nog slechts tien procent op de 100 km-baanvakken en vier procent op de 120 km-weggedeelten.

Tijdens 3100 controle-uren zagen de agenten er 4,9 miljoen auto's voorbijrijden, waarvan 341.000 op de bon werden geslingerd.

Uit onderzoek dat het bureau Inter/View deze maand hield onder de weggebruikers van de A2, blijkt dat ook zij enthousiast zijn over de intensieve politiecontrole. Van de ondervraagden is 77 procent voorstander van de controle en 71 procent is voor uitbreiding van het GVT-project naar een andere snelweg.