

Snelheidscampagne 1995 in Eindhoven

Resultaten van het evaluatie-onderzoek

R-96-31

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

Leidschendam, 1996

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-96-31
Titel: Snelheidscampagne 1995 in Eindhoven
Ondertitel: Resultaten van het evaluatie-onderzoek
Auteur(s): Ir. Oei Hway-liem & dr. Ch. Goldenbeld
Onderzoeksmanager: Drs. P.C. Noordzij
Projectnummer SWOV: 51.321
Opdrachtgever: Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant

Trefwoord(en): Speed, enforcement (law), evaluation (assessment), surveillance, police, publicity, driver, speed limit, offence, attitude (psychol), rural area, highway, interview, automatic, Netherlands.

Projectinhoud: In de gemeente Eindhoven is van maart tot en met december 1995 een snelheidscampagne gehouden op verkeersstraten binnen de bebouwde kom. De campagne werd door de SWOV geëvalueerd op snelheid, ongevallen, ervaringen van de politie en ervaringen van auto-bestuurders. Dit rapport bespreekt de resultaten van het evaluatie-onderzoek.

Aantal pagina's: 32 pp. + 14 pp.
Prijs: f 22,50
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1996

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



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

Samenvatting

In de gemeente Eindhoven is in 1995 (van maart tot en met december) binnen de bebouwde kom een snelheidscampagne gehouden op verkeersstraten, volgens dezelfde methode zoals die is toegepast op zogenoemde 'lagere-orde-wegen' buiten de bebouwde kom in Friesland, Overijssel en Flevoland. Deze methode behelst een combinatie van (a) voorlichting voorafgaand aan en tijdens de campagne, (b) onopvallende snelheidscontroles (uitsluitend op kenteken) en (c) gebruik van het bord 'Uw snelheid is gecontroleerd' voorbij de controleplaats.

De campagne werd door de SWOV geëvalueerd op de volgende punten:

- snelheid;
- ongevallen;
- ervaringen van de politie ;
- de ervaringen van autobestuurders.

Het evaluatie-onderzoek is uitgevoerd in opdracht van Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant.

De evaluatie leert dat de rijsnelheid drie tot vijf maanden na de start van de campagne over het algemeen vrij sterk is afgenomen - in fase 1 is de V80 (de snelheid die nog door 20% van de voertuigen wordt overschreden) gereduceerd met 4 tot 7 km/uur. Het snelheidsniveau ligt op bijna alle 50 km/uur-wegen echter met 25 tot 60% overschrijders van de limiet nog steeds hoog in relatie tot de taakstelling voor het jaar 2000, welke luidt: maximaal 10% overschrijders van de limiet.

Aan het eind van de campagne bleek de snelheid weer (bijna) op het oude niveau te zijn teruggekeerd. Een verklaring daarvoor kan zijn dat de inzet aan politiecontrole in de periode september-december de helft van die in maart-juni is geweest. Ook het bord 'Uw snelheid is gecontroleerd. Politie' werd slechts in de eerste maand gebruikt, vanwege een weinig gebruikersvriendelijk formaat en gewicht.

Het aantal letselongevallen op verkeersstraten in Eindhoven vertoont in de periode 1990-1995 een golfbeweging. De fluctuaties hierin zijn groter dan uit toeval verklaard mag worden.

Daar het aannemelijk is dat zich in deze zesjarige periode veranderingen (maatregelen/condities) hebben voorgedaan in de gemeente, kunnen deze óók invloed hebben gehad op het aantal ongevallen voorafgaand aan en tijdens de campagne. Het ontbreekt aan de nodige informatie om hierover met zekerheid iets te zeggen.

Aangenomen mag worden dat de campagne in 1995 - in ieder geval voor een deel - een positieve bijdrage heeft geleverd aan de reductie in het aantal ongevallen van 14% ten opzichte van 1994.

De politie heeft minder controle-uren gemaakt dan aanvankelijk gepland: van de 1.050 controle-uren is slechts 30% gerealiseerd. Dit komt doordat meer tijd dan gepland moest worden besteed aan de benodigde opleiding en instructie van radarwaarnemers, hetgeen een dubbele bezetting bij de radarwaarneming met zich meebracht. Conform plan is in de eerste drie maanden de controleduur per locatie twee keer zo lang geweest (1,5 uur) als in de tweede periode (45 minuten).

Circa 172.000 voertuigen werden op snelheid gecontroleerd, waarvan 14% op de foto werd gezet; uiteindelijk werd circa 13% geverbaliseerd.

Gedurende de campagne werd regelmatig voorlichting via de media gegeven. Het bleek wenselijk om tevens periodiek meer achtergrondinformatie te geven door middel van ingekochte ruimte bij de media.

Uit de enquête blijkt dat de campagne bij de respondenten vrij bekend is: slechts 10% meldt niets van de campagne te hebben vernomen. Ongeveer drie kwart van de respondenten zegt achter de aanpak te staan.

Aanbevolen wordt de snelheidscontroles te continueren, minimaal met dezelfde geplande inzet als in fase 1 (700 controle-uren per kwartaal), dus met één radarwaarnemer, gecombineerd met systematisch gebruik van het bord 'Uw snelheid is gecontroleerd. Politie' en met regelmatige voorlichting via de media.

Summary

Speed campaign 1995 in Eindhoven

A speed campaign was conducted on the main street network - speed limit mostly 50 km/h, some streets 70 and 80 km/h - in Eindhoven, from March 1995 until July and from September until the end of the year. The campaign consisted of : (a) speed enforcement using a radar and camera from an unmarked car parked alongside the road, (b) information through the press and local radio and TV station before and during the campaign and (c) use of a portable sign reading 'Your speed has been checked. Police', placed downstream of the radar car.

An evaluation was conducted by the SWOV Institute for Road Safety Research, comprising an evaluation of:

- speed;
- accidents;
- experiences of the police;
- experiences of car drivers.

The evaluation study was carried out on behalf of the Directorate-General of Public Works and Water Management in the Province of North-Brabant.

On most streets the speed was lowered during the first three to five months of the campaign (V80: 4-7 km/h). The speed level though was still high - 25-80% speeders - on the roads having a speed limit of 50 km/h.

The objective for 2000 is maximally 10% speeders.

At the end of the year the speed was (almost) at the pre-campaign level again. Possible explanations are the lowered enforcement in phase 2 and the use of the portable sign only in the first month of the campaign because of the unpractical size and weight of the sign.

In the period 1990-1995 the number of injury accidents on the main roads in Eindhoven displayed a wave-like motion. The fluctuations in this development are larger than can be explained by chance only.

It is possible that in this period of six years circumstances (measures or conditions) have changed. If so, these changes in circumstances may have influenced the number of accidents before and during the campaign. Due to a lack of information no certainty can be given on this subject.

Nevertheless, it is reasonable to suggest that the campaign in 1995 has contributed - at least for some part - to the 14% reduction in the number of accidents, compared to the number in 1994.

The police did not achieve the planned input of enforcement hours: of the planned 1.050 enforcement hours only 30% was realised. This was caused by needed training of radar personnel and a double crew during the enforcement. According to plan the enforcement duration at a location (1.5 hours) was twice as high in the first half of the campaign (compared to the second half). Around 172.000 cars were checked on speed, 14% were put on photo and 13% received a fine by post.

Information was given weekly through the local press and less frequent by radio. The survey showed that the speed campaign was rather well-known by the drivers: only 10% did not know about this campaign. Around 75% of

the responding drivers contend that they accepted the way the enforcement was conducted.

It is advised to continue the speed enforcement, minimally at the enforcement input as planned in phase 1 (700 enforcement hours per three months), so with only one person manning the radar car. Also the portable sign should be used systematically, as this in combination with the information given will enhance the effectivity of the campaign.

Inhoud

<i>Voorwoord</i>	8
1. <i>Inleiding</i>	9
1.1. Doel en motivering	10
2. <i>Opzet en uitvoering van de campagne</i>	11
2.1. Selectie van de wegen	11
2.2. Toezicht	11
2.3. Voorlichting	12
3. <i>Opzet van het evaluatie-onderzoek</i>	13
4. <i>Resultaten van de snelheidsmetingen</i>	14
4.1. Inleiding	14
4.2. Resultaten fase 0 t/m 3	14
4.3. Conclusie	19
5. <i>Ongevallen-evaluatie</i>	20
5.1. Opzet	20
5.2. Resultaten	20
5.3. Conclusie	22
6. <i>Politie-ervaringen</i>	23
6.1. Snelheidscontrole	23
6.2. Voorlichting	24
7. <i>Enquête onder automobilisten</i>	25
7.1. Inleiding	25
7.2. Ervaringen met toezicht	25
7.3. Rijgedrag en gedragsverandering	27
7.4. Voorlichting en meningen over de campagne	27
7.5. Achtergronden van gedrag en meningen	28
8. <i>Conclusies en aanbevelingen</i>	30
8.1. Conclusies	30
8.2. Aanbevelingen	30
<i>Literatuur</i>	31
<i>Bijlage 1 t/m 5</i>	33

Voorwoord

Bij een vergelijkende analyse door de SWOV van de aantallen verkeersslachtoffers in steden met een inwonertal groter dan 100.000, bleek dat Eindhoven zeer hoog scoorde.

Snelheidsmetingen die de SWOV in 1994 (in opdracht van Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat) onder meer in Eindhoven heeft verricht, wijzen uit dat de rijsnelheid op de meeste verkeersstraten zeer hoog ligt, ook in Eindhoven: ruim 70% overschrijders van de limiet is geen uitzondering. Derhalve mag worden verwacht dat beheersing van de rijsnelheid in Eindhoven tot een verbetering van de verkeersveiligheid zal leiden.

Deze gegevens vormden de aanleiding voor de SWOV om oriënterende gesprekken te voeren met de gemeente Eindhoven, Afdeling Verkeer, en met Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant. De reacties waren zeer positief en het resultaat was dat een bijeenkomst werd belegd tussen de gemeente, Rijkswaterstaat, de politiecoördinator voor Eindhoven en de SWOV.

Na overleg is besloten de wijze waarop in een drietal provincies toezicht is gehouden op een provinciaal netwerk, eveneens in Eindhoven toe te passen. Er werd daartoe een werkgroep gevormd waarin vertegenwoordigd waren:

- de heer P. de Werd (gemeente Eindhoven, voorzitter);
- de heer H. Achten (politie-coördinator Eindhoven; v/h de heer P. Buunen);
- de heer J. Peters (politieregio Brabant Zuid-Oost);
- de heer P. van Moorsel (politievoorlichter);
- mevrouw C. Klaasen (gemeente-voorlichter);
- mevrouw K. Kusters (Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant);
- de heer Oei Hway-liem (uitvoerder van het onderzoek namens de SWOV).

Het evaluatie-onderzoek werd verricht in opdracht van Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant.

1. Inleiding

In het *Meerjarenplan Verkeersveiligheid* (Ministerie van Verkeer & Waterstaat, 1991) is ten aanzien van het speerpunt 'snelheid' als taak gesteld de gemiddelde snelheid in het jaar 2000 terug te brengen met 5 tot 10% (peiljaar 1985). In 1993 is de taakstelling aangescherpt tot 'maximaal 10% overschrijders van de limiet in het jaar 2000'.

Uit de literatuur en eigen onderzoek is bekend, dat maatregelen die de rij-snelheid weten terug te brengen, de kans op ongevallen sterk kunnen reduceren.

De tot nog toe gebruikelijke werkwijze om de snelheid terug te brengen is het uitvoeren van zogenoemd 'Gericht Verkeerstoezicht' (GVT) waarbij - gepaard aan intensieve voorlichting - gedurende enkele weken streng toezicht op snelheid wordt gehouden, meestal voor het grootste deel met staandhoudingen. Daarna wordt het toezicht veelal stopgezet of op zeer laag niveau voortgezet, om het jaar daarop gedurende enkele weken de campagne te herhalen, enzovoort.

Het resultaat is dat gedurende de campagne een merkbare daling van de snelheid plaatsvindt, maar dat daarna de snelheid binnen relatief korte tijd weer terugklimt naar het oude niveau. Het probleem is dat de politie over onvoldoende capaciteit beschikt om intensieve snelheidscontroles met staandhoudingen gedurende langere duur uit te kunnen voeren.

Bij de campagne in Eindhoven is een aanpak toegepast die overeenkomt met de aanpak die in 1994 op het provinciale wegennetwerk is toegepast in drie provincies. De snelheids campagne omvatte:

- selectie van wegen met als criterium het aantal ongevallen en de snelheid;
- voorlichting voorafgaand aan en ook tijdens de campagne;
- toezicht vanuit politieauto met radar en camera (uitsluitend op kenteken) gedurende ongeveer een half jaar;
- plaatsing stroomafwaarts van de controleplaats langs de weg van een draagbaar bord met de tekst 'Uw snelheid is gecontroleerd. Politie'.

Publiciteit rondom de campagne en gebruik van bovengenoemd bord vergroot de subjectieve pakkans.

Het evaluatieonderzoek omvatte:

- een snelheidsevaluatie;
- een ongevallenevaluatie;
- een evaluatie van politie-ervaringen;
- een enquête onder bestuurders om onder meer het maatschappelijk draagvlak van strenge controles na te gaan.

Een werkgroep werd gevormd, waarin de gemeente, de politie, Rijks-waterstaat directie Noord-Brabant en de SWOV vertegenwoordigd waren. Deze werkgroep begeleidde de campagne en het onderzoek. De werkgroep was van mening dat de campagne in het voorjaar van 1995 gestart moest worden. De opzet was de campagne in twee fasen uit te voeren:

- fase 1: van maart tot de zomervakantie 1995; en
- fase 2: van september tot en met december 1995.

Een nadere beschrijving van de opzet van de snelheids campagne en het evaluatieonderzoek wordt in de volgende hoofdstukken gegeven.

Bij deze campagne en de evaluatie ervan heeft de SWOV inbreng geleverd (in overleg met gemeente, politie en Rijkswaterstaat), met name bij de volgende onderdelen:

- criteria voor selectie van wegen;
- formuleren methode van snelheidscontrole;
- opzet van de campagne;
- opzet en analyse snelheidsevaluatie;
- opzet en analyse enquête onder automobilisten;
- opzet evaluatie politie-ervaringen;
- opzet en analyse ongevallenevaluatie;
- totale evaluatierapportage.

De snelheidscontroles en evaluatie van politie-ervaringen werden door de politie uitgevoerd; de gemeente verrichtte de snelheidsmetingen en enquête onder automobilisten en zorgde voor de verwerking van de gegevens.

De ongevallengegevens werden door de gemeente aan de SWOV geleverd conform de SWOV-opzet.

1.1. Doel en motivering

Het doel van de *campagne* is: het terugbrengen van de rijsnelheid op de geselecteerde verkeersstraten gedurende langere periode - ten minste tot eind 1995. De belangrijkste doelgroep is de structurele snelheidsovertreder en met name zij die flink boven de limiet rijden. De resultaten van fase 1 zullen mede bepalend zijn voor de uitvoeringswijze van de campagne in fase 2.

Het doel van het *evaluatieonderzoek* is: (a) het bepalen van het effect van de campagne op het snelheidsgedrag, en (b) het bepalen van de mening van bestuurders ten aanzien van de wijze waarop gecontroleerd wordt en de beweerde gedragseffecten. (De politie heeft ook zelf een evaluatieverslag opgesteld, over de eigen ervaringen met de campagne.)

Het uiteindelijke doel is voorts dat andere gemeenten bij de aanpak van de rijsnelheid lering kunnen trekken uit de in Eindhoven opgedane ervaringen en dat een basis wordt gevormd voor continuering van de controle in 1996 en later.

2. Opzet en uitvoering van de campagne

2.1. Selectie van de wegen

In overleg tussen gemeente, politie en de SWOV zijn ten behoeve van de campagne vijftien verkeersstraten en vijf locaties op de ringweg geselecteerd, waarvan is gebleken dat ze in de praktijk een probleem vormden (zie kaart Eindhoven, *Bijlage 1*).

2.2. Toezicht

De politie-coördinator heeft - na overleg met de zeven afdelingen in Eindhoven - 150 mens-controle-uren per afdeling toegezegd gekregen voor de hele campagne, dat wil zeggen van 15 maart tot en met eind juni en van begin september tot en met eind december 1995.

Om een zo hoog mogelijke controlefrequentie te krijgen dient de radarcontrole door één persoon te worden verricht, totaal derhalve 1.050 controle-uren. Gerealiseerd is 715 mens-uur.

Er is in een aantal gevallen met meer dan één radarwaarnemer gewerkt, onder meer om een minder ervaren waarnemer te instrueren. Er is niet alleen op kenteken geverbaliseerd, maar soms ook met staandehouding.

De bezetting bij het toezicht is gemiddeld dus groter dan één persoon.

In de praktijk zijn behalve op de gekozen straten ook op enkele andere locaties controles uitgevoerd (zie hoofdstuk 6).

De controles werden in de dagperiode van 9.00 tot 17.00 uur verricht; vóór de zomervakantie gedurende ongeveer 1,5 uur en na de zomervakantie gedurende ongeveer 45 minuten per keer. Per dag werden circa vier locaties gecontroleerd.

De volgende radar-controles zijn gerealiseerd:

- Vóór de zomer: 142 x 1,5 uur = 213 radar-controle-uren
- Na de zomer: 138 x 45 min = 104 radar-controle-uren
- Totaal: 317 radar-controle-uren

Dit gerealiseerde totaal aantal vormt slechts 30% van de geplande 1.050 uur. Gemiddeld is een radarcontrole dus door 2,2 man verricht (715:317).

Onderscheid wordt gemaakt in de begrippen:

- *Overschrijders*: zij die sneller rijden dan de limiet
- *Overtreders*: zij die sneller rijden dan de bekeuringsgrens (limiet + 10 km/uur).

De controle-plaats werd zo onopvallend mogelijk gekozen, tussen andere geparkeerde voertuigen. Voorbij de controleplaats diende telkens een bord geplaatst te worden met als tekst 'Uw snelheid is gecontroleerd. Politie'. Vóór de start van de campagne werd erop gewezen dat het bord gebruikersvriendelijk diende te zijn, dat wil zeggen makkelijk te vervoeren en te plaatsen. De gemeente had een bord direct beschikbaar, dat echter groot en zwaar was uitgevoerd. Derhalve werd dit bord slechts in de eerste maand toegepast.

De politie was verantwoordelijk voor de volgende activiteiten:

- Opstellen van een toezichtsprogramma (plaats, tijdstip en duur van de controles) ten behoeve van het radar-personeel.
- Opleiding/instructie van radarwaarnemers.
- Verslaglegging van de controles in een logboek. De productie en verspreiding hiervan, alsmede het geven van voorlichting aan de radarbemanning.
- Verwerking van de processen verbaal (PV's).
- Overleg met het Openbaar Ministerie (OM).
- Samenstellen van een overzicht in tabelvorm van de door de politie uitgevoerde controles: het aantal gecontroleerde en gefotografeerde voertuigen onderscheiden naar 'Mulder'- en 'OM'- zaken ten behoeve van het evaluatieonderzoek door de SWOV.
- Rapportage van de ervaringen van de politie ten behoeve van het evaluatie-onderzoek.

2.3. Voorlichting

De voorlichters van politie en gemeente hebben een communicatieplan geconcipieerd. Dit plan omvatte een persconferentie bij de start van de manifestatie, periodieke voorlichting via de lokale media en informatieverstrekking door middel van borden langs de weg (billboards, posters). Het doel hiervan was in de eerste plaats om bestuurders vóór en tijdens de campagne te informeren over de snelheidscontroles; maar een belangrijk oogmerk was tevens om het aantal bekeuringen, met name bij het begin van de campagne, omlaag te brengen door vergroting van de subjectieve pak-kans. Zonder voorlichting vooraf zou dit aantal naar verwachting zeer groot zijn.

De verantwoordelijkheid voor de voorlichting lag bij de politievoorlichter. De gemeentelijke voorlichter zorgde voor de contacten met de gemeentelijke autoriteiten. De politie leverde periodiek informatie ten behoeve van de regionale dagbladen.

Het volgende werd gerealiseerd:

- De campagne ging van start met een persconferentie op 24 maart 1996. Presentaties werden verzorgd door de burgemeester van Eindhoven en de politiecoördinator. De SWOV heeft ten behoeve van de persmap een persbericht opgesteld. In een landelijk dagblad en in de regionale dagbladen zijn artikelen verschenen.
- Het Eindhovens Dagblad heeft ruim zestig keer een bericht gepubliceerd over de resultaten van de controles; voorts is een groot artikel verschenen waarin de problematiek wordt belicht vanuit de optiek van verkeersslachtoffers. In het weekblad *Groot Eindhoven* zijn drie grote artikelen verschenen over de campagne.
- Voorlichting is gegeven via de drie regionale omroepen en de kabelkrant. Omroep Eindhoven besteedde dagelijks aandacht aan de resultaten van de controles. Omroep Brabant heeft in het programma 'Proces Verbaal' gedurende 20 minuten aandacht besteed aan de gevolgen van snelheidsovertredingen.
- Posters zijn langs de weg op de invalswegen door gemeente geplaatst: 'Eindhoven rent hardrijders af. In hun portemonnee' (*Bijlage 2*).
- Bij de controle werd het bord 'Uw snelheid is gecontroleerd. Politie' (geleverd door de gemeente) slechts tijdelijk toegepast.

3. Opzet van het evaluatie-onderzoek

Het evaluatie-onderzoek omvatte verscheidene onderdelen, voor elk onderdeel werd een aparte opzet gemaakt.

3.1. Snelheidsevaluatie

De snelheidsevaluatie werd onderscheiden in vier fases:

- fase 0: maart 1995: voormeting;
- fase 1: mei 1995: eerste nameting;
- fase 2: augustus/september 1995: tussenmeting direct na de vakantie;
- fase 3: december 1995/januari 1996: tweede nameting.

De snelheidsmetingen zijn door de gemeente met radar verricht. In iedere fase is op elke locatie (op een gekozen verkeersstraat zijn verscheidene meetlocaties mogelijk) gedurende één uur gemeten (of minimaal 200 voertuigen) vanuit een onopvallend opgesteld radarsysteem langs de weg. Hierbij is geen onderscheid gemaakt naar voertuigsoort. Er is gemeten op werkdagen, overdag in de daluren, onder goede of redelijke omstandigheden (niet bij zware regen, sneeuw, mist of congestie). De SWOV heeft in overleg de gewenste structurering van het door de gemeente te leveren meetverslag opgesteld.

3.2. Ongevallenevaluatie

De SWOV heeft in overleg de specificaties van de gewenste gegevens opgesteld. Het betrof dodelijke en letselongevallen in de hele gemeente en op de gemeentelijke verkeersstraten. Zo mogelijk dienden deze onderscheiden te worden naar ernst van de afloop, gedurende de periode van de campagne en in dezelfde periode in de vier hieraan voorafgaande jaren. De gemeente was verantwoordelijk voor de levering van de ongevalsgegevens en de SWOV voor analyse en rapportage.

3.3. Politie-ervaringen

De politie evalueerde haar inspanningen teneinde in de toekomst, waar nodig, nog efficiënter te kunnen werken en de opgedane kennis en ervaring aan andere politiediensten over te kunnen brengen.

3.4. Enquête onder automobilisten

De SWOV heeft - in overleg met betrokkenen - een enquêteformulier opgesteld en de omvang van de steekproef bepaald: ongeveer 500 formulieren werden langs de route uitgereikt. De gemeente zorgde voor de productie van de enquêteformulieren, het uitvoeren van de enquête, het verwerken van de gegevens en het op floppydisk zetten hiervan. De SWOV was verantwoordelijk voor de analyse en rapportage.

4. Resultaten van de snelheidsmetingen

4.1. Inleiding

De snelheidsmetingen werden door de gemeente verricht met behulp van radar. Onderscheiden werd naar vijf wegcategorieën:

- 1a 2x2 70 km/uur-weg met (brom)fietspad: 22 locaties
- 1b 2x2 50 km/uur-weg met (brom)fietspad: 16 locaties
- 2 1x2 50 km/uur-weg met (brom)fietspad: 18 locaties
- 3 1x2 50 km/uur-weg open alle verkeer: 12 locaties
- 4 1x2 80 km/uur-weg met (brom)fietspad: 4 locaties

4.2. Resultaten fase 0 t/m 3

In het eerder verschenen *interimrapport* van november 1995 is verslag gedaan van de metingen in *fase 0 en 1*. Hierin kwamen gegevens voor die onder minder goede condities zijn gemeten, zoals bij wegwerkzaamheden. Bij de latere verwerking en analyse van de gegevens uit de fasen 0 t/m 3, zijn deze gegevens buiten beschouwing gelaten. De hieronder verrichte analyses zijn verricht op basis van 'geschoonde' gegevens.

Eerste analyse

Na beëindiging van de campagne zijn door de gemeente gegevens geleverd van *individuele* locaties. Deze gegevens zijn door de SWOV verwerkt en *per wegcategorie* samengevoegd.

Een statistische toetsing per wegcategorie is verricht, waarbij de fasen 1, 2 en 3 werden vergeleken met fase 0.

De snelheidsgegevens zijn door het apparaat in klassen onderverdeeld: vanaf 25 tot 29 km/uur tot en met >99 km/uur, met klassebreedte van 5 km/uur. Om een statistische toetsing mogelijk te maken is een gemiddelde snelheid per klasse op de onderste grens plus 2 km/uur genomen, dus 25 tot 29 km/uur wordt gemiddeld 27 km/uur, gewogen naar het aantal voertuigen per klasse. Voor de hoogste klasse is genomen (in overleg met de gemeente) 107 km/uur.

De resultaten met betrekking tot de *gemiddelde snelheid* zien er als volgt uit:

V gemiddeld	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Categ. 1a	66	62	61	63
Categ. 1b	59	55	51	57
Categ. 2	51	48	48	50
Categ. 3	47	45	45	44
Categ. 4	66	63	63	67

Tabel 1. *Resultaten gemiddelde snelheid (in km/uur) in de fasen 0 t/m 3.*

Tweede analyse

In later stadium zijn door de gemeente ook samengevoegde gegevens per wegcategorie ontvangen en vervolgens ook ten aanzien van percentage overschrijders en overtreders, die hieronder worden weergegeven.

V 80	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Categ. 1a	76	69	67	74
Categ. 1b	67	62	58	64
Categ. 2	57	53	53	56
Categ. 3	51	49	49	49
Categ. 4	75	71	70	75

Tabel 2. Resultaten '80e percentiel'-snelheid (in km/uur) in de fasen 0 t/m 3.

% > limiet	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Categ. 1a	40	27	20	35
Categ. 1b	79	66	58	73
Categ. 2	55	44	45	51
Categ. 3	37	29	27	27
Categ. 4	14	9	7	15

Tabel 3. Percentage overschrijders (zij die sneller rijden dan de limiet) in de fasen 0 t/m 3.

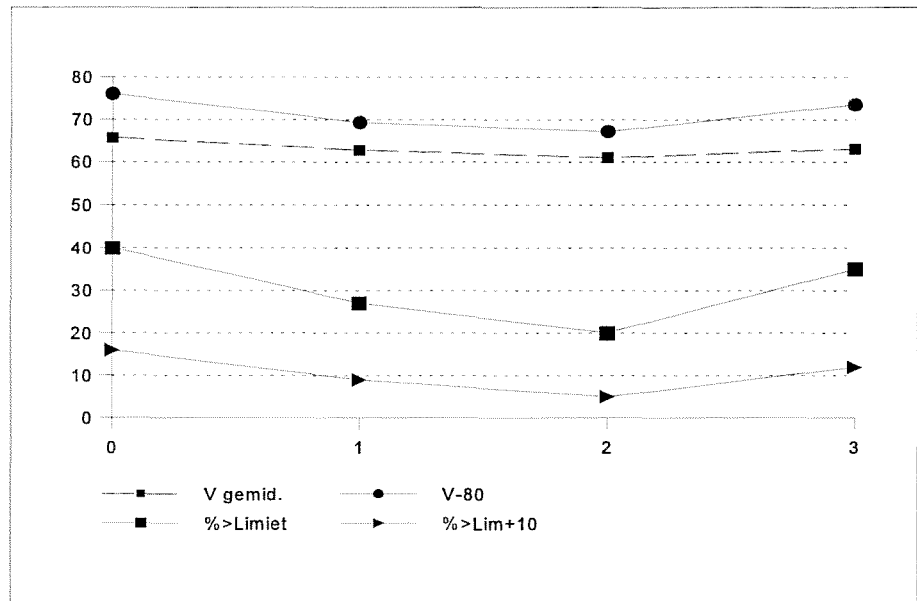
% > limiet + 10 km/uur	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Categ. 1a	16	9	5	12
Categ. 1b	46	30	21	35
Categ. 2	19	10	11	17
Categ. 3	7	5	6	5
Categ. 4	5	2	2	2

Tabel 4. Percentage overtreders (zij die sneller rijden dan de bekeuringsgrens (limiet + 10 km/uur), in de fasen 0 t/m 3.

In de Afbeeldingen 1 t/m 5 worden weergegeven:

- Gemiddelde snelheid;
- V80;
- Percentage overschrijders;
- Percentage overtreders.

De V80 en de percentages overschrijders en overtreders worden hieronder behandeld. Het percentage overschrijders wordt vergeleken met de taakstelling (maximaal 10%).

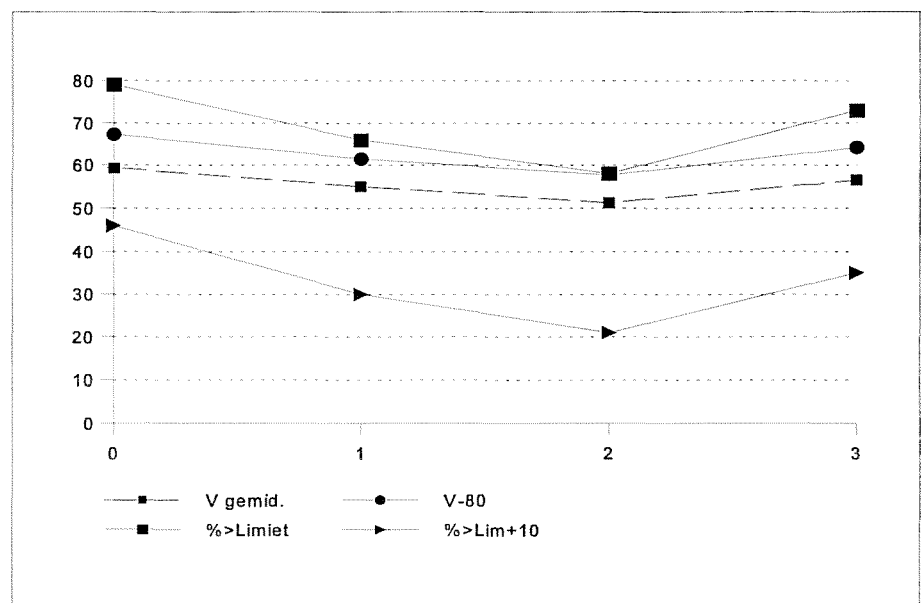


Afbeelding 1. *Categorie 1a, 2x2 70 km/uur: snelheidskenmerken fase 0 t/m 3.*

Categorie 1a, 2x2 70 km/uur-weg (Afbeelding 1)

Dubbelbaans weg met relatief hoge limiet van 70 km/uur. De V80 is gedaald van 76 naar 69 km/uur in fase 1 en in fase 2 zet de daling door naar 67 km/uur. Echter, in fase 3 is de oorspronkelijke snelheid nagenoeg terug: 74 km/uur.

In sterkere mate is dit verloop te vinden bij de percentages overschrijders (en overtreders): van 40% overschrijders in fase 0 naar 20% in fase 2; daarna is het percentage weer gestegen naar 35%.



Afbeelding 2. *Categorie 1b, 2x2 50 km/uur: snelheidskenmerken fase 0 t/m 3.*

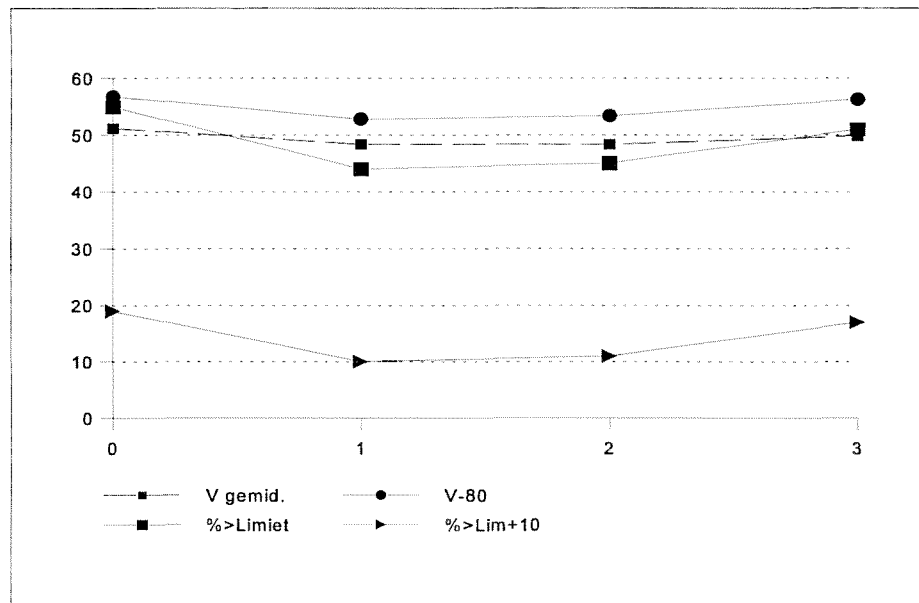
Categorie 1b, 2x2 50 km/uur-weg (Afbeelding 2)

Dubbelbaans uitgevoerd met relatief lage limiet van 50 km/uur.

De V80 vertoont een flinke daling van 67 naar 62 en 58 km/uur. In fase 3 klimt V80 echter weer naar 64 km/uur.

Ook hier een vergelijkbaar, echter wat versterkt verloop van het percentage overschrijders; het niveau ligt echter een stuk hoger dan bij de 70 km/uur-weg: van 80% in fase 0 naar 58% in fase 2, om erna weer te stijgen.

Er is hier dus wel sprake van een flinke daling, maar een nog verdere daling is in potentie realiseerbaar.



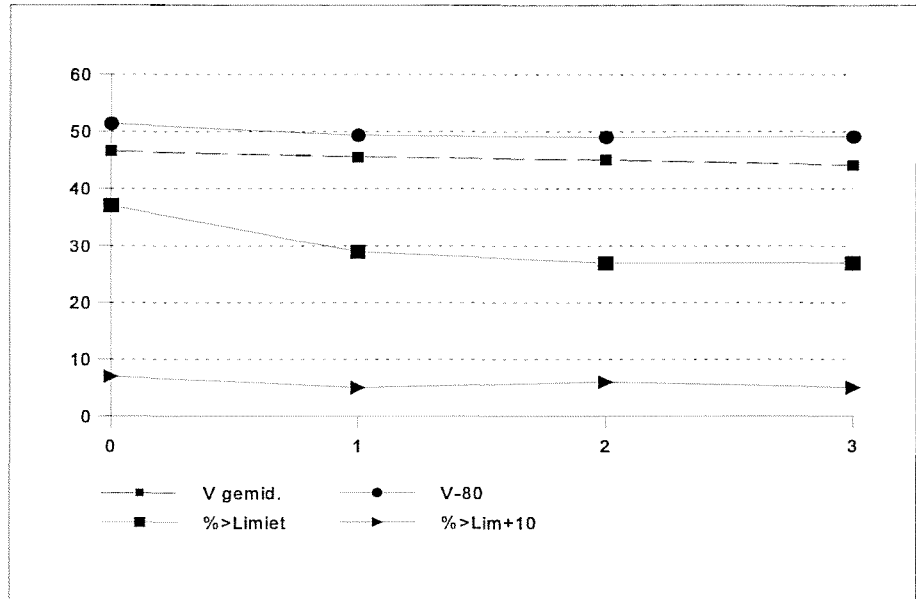
Afbeelding 3. Categorie 2, 1x2 50 km/uur: snelheidskenmerken fase 0 t/m 3.

Categorie 2, 1x2 50 km/uur-weg met (brom)fietspad (Afbeelding 3)

De V80 daalt van 57 naar 53 km/uur, om vervolgens weer omhoog te gaan in fase 2. In fase 3 is de oude toestand nagenoeg geheel teruggekeerd: 56 km/uur.

We zien een analoog verloop van het percentage overschrijders: van 65% naar 45% en daarna weer wat stijging tot 50% in fase 3.

Ook hier kan gesproken worden van een aardige daling in snelheid, maar het niveau ligt nog hoog en er zijn dan ook mogelijkheden voor een verdere reductie in snelheid.

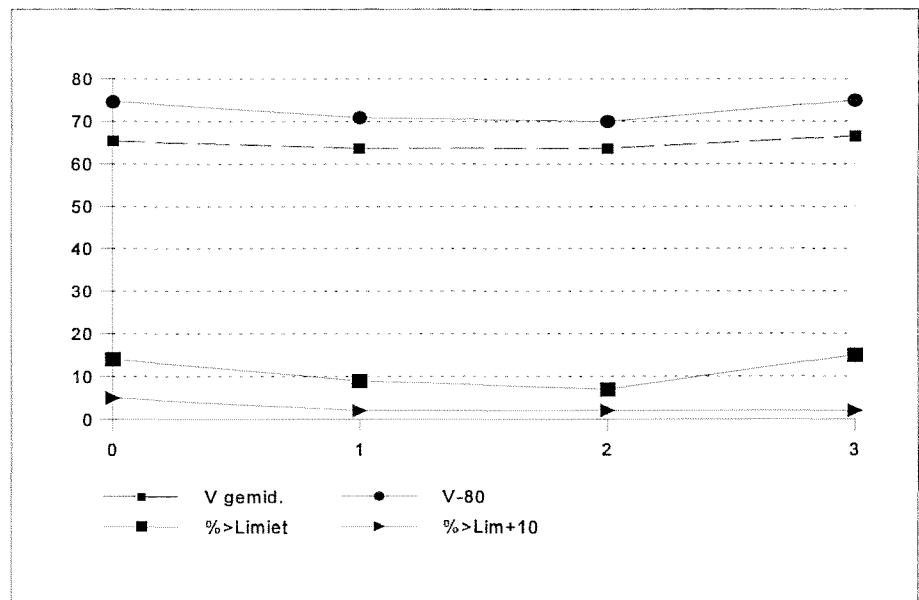


Afbeelding 4. *Categorie 3, 1x1 open voor alle verkeer: snelheidskenmerken fase 0 t/m 3.*

Categorie 3, 1x2 50 km/uur-weg voor alle verkeer (Afbeelding 4)

Er is hier slechts sprake van een gering effect in V80: van 51 naar 49 km/uur in fase 2 t/m 3.

Het percentage overschrijders is gedaald van 38% naar circa 28%.



Afbeelding 5. *Categorie 4, 1x2 80 km/uur: snelheidskenmerken fase 0 t/m 3.*

Categorie 4, 1x2 80 km/uur-weg (Afbeelding 5)

De V80 van neemt af van 75 naar 71 en 70 km/uur, om in fase 3 weer op de oorspronkelijke waarde uit te komen: 75 km/uur.

Het percentage overschrijders is hier een stuk kleiner dan bij de andere categorieën, met hogere waarden voor gemiddelde snelheid en V80. De verklaring hiervoor is de hogere limiet van 80 km/uur. Deze wegcategorie vormt in Eindhoven wat snelheid betreft nauwelijks een probleem.

Samenvattend: voor alle wegcategorieën geldt dat de snelheden in fase 1 zijn afgenomen in vergelijking met fase 0, al is deze reductie aanmerkelijk groter bij de dubbelbaanswegen (categorieën 1a en 1b).

In fase 3 zijn de snelheden echter weer gestegen, behalve op wegen uit categorie 4, wegen 'open voor alle verkeer'.

Hoofdstuk 6 behandelt de halvering in radarcontroles na de zomer, in vergelijking met de periode vóór de zomer.

4.3. **Conclusie**

De snelheidscampagne heeft in fase 1 en 2 een positief effect gehad: een algemene reductie in de rijnsnelheid. Het snelheidsniveau ligt evenwel in de meeste gevallen nog hoog en is nog ver verwijderd van de taakstelling. In fase 3 is de snelheid nagenoeg op het oude niveau teruggekeerd.

5. Ongevallen-evaluatie

5.1. Opzet

De snelheidscampagne is verricht op een aantal door de gemeenten en politie geselecteerde wegen, die een ongunstig ongevallen- en snelheidsbeeld vertonen. Deze wegen zijn over de stad verspreid en vormen een wegennetwerk.

Aangenomen mag worden dat de meeste bestuurders niet precies hebben geweten op welke verkeersstraten wel en op welke niet werd gecontroleerd. Met andere woorden, invloed van snelheidscontrole op het snelheidsgedrag zal zich ook hebben kunnen uitstrekken naar verkeersstraten die niet zijn gecontroleerd (uitstralingseffect).

De ongevallenevaluatie is verricht op basis van *dodelijke en letselongevallen* - in het vervolg aangeduid als 'ongevallen' - op verkeersstraten in de gemeente Eindhoven in de campagne-periode (april t/m december 1995) in vergelijking tot vergelijkbare perioden uit vijf voorgaande jaren. Het maken van onderscheid naar slachtoffers die wèl en slachtoffers die niet in het ziekenhuis opgenomen werden, was niet mogelijk.

Alleen die ongevallen waarbij minimaal één motor en/of motorvoertuig (deelnemer aan het snelverkeer) is betrokken, zijn in beschouwing genomen. De campagne was immers gericht op deze groep verkeersdeelnemers.

Selectie van ongevallen die 'snelheid' als oorzaak hebben is niet gedaan, daar de politie bij het aangeven van een oorzaak met name kijkt naar overtreding van verkeersregels, en dus bijvoorbeeld 'geen voorrang verlenen' als oorzaak noteert, in gevallen waarin door een of beide partijen te hard kan zijn gereden.

5.2. Resultaten

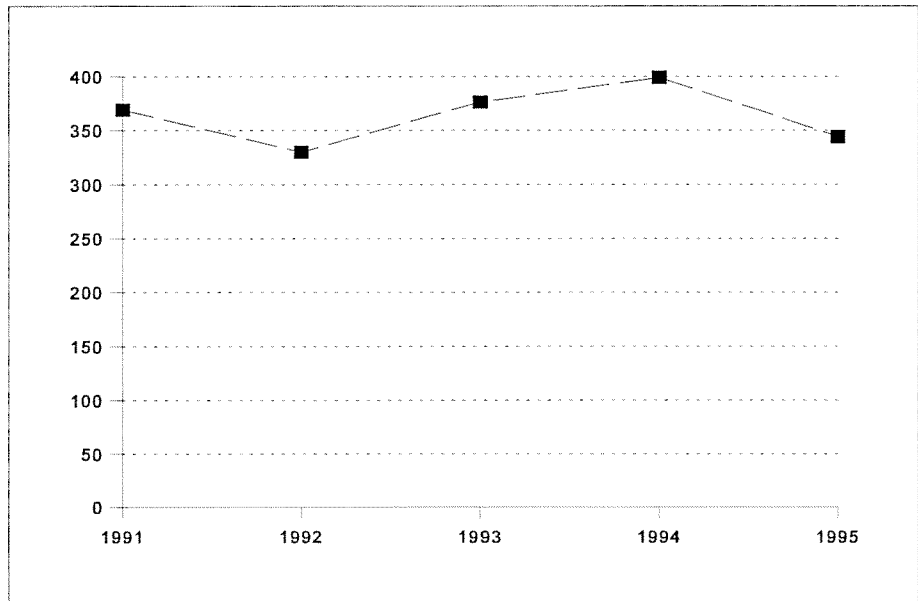
Levering van de ongevallengegevens op verkeersstraten was niet mogelijk (binnen een redelijke termijn). De gemeente heeft de volgende werkwijze gevolgd:

1. Aantal ongevallen 1988 t/m 1995:	6.280
2. Idem 1990-1995:	4.650
3. Periode laatste drie kwartalen 1990-1995:	3.566
4. Minimaal één deelnemer snelverkeer:	3.067
5. Wegen onder beheer van gemeente:	2.791
6. Uitsluiting van woonstraten:	2.639
7. Uitsluiting van buurtverzamelwegen:	2.278
8. Correctie voor uitbreidingen in de stad vanaf 1990:	2.227

De analyse gaat uit van dit laatste aantal ongevallen.

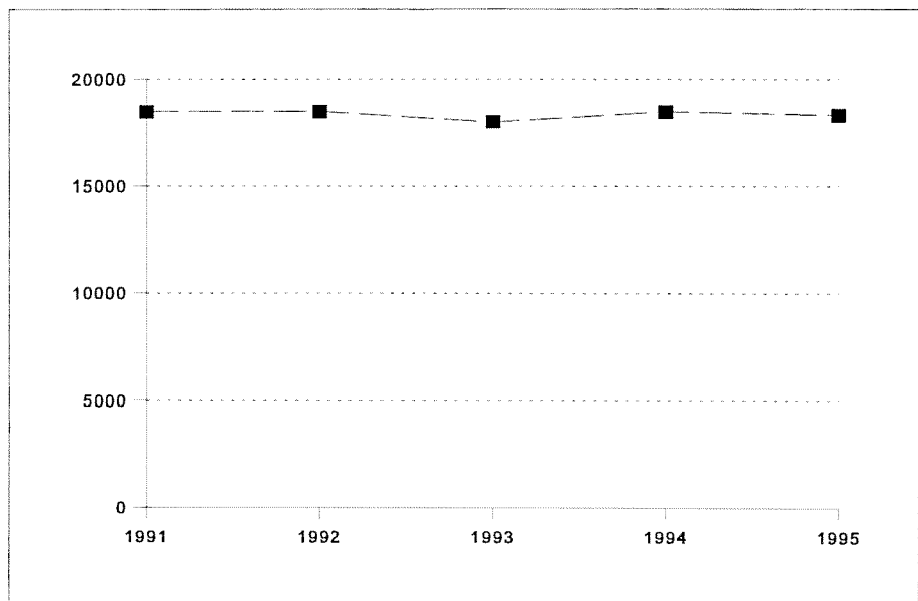
In *Bijlage 3* wordt het aantal ongevallen naar jaar gegeven vanaf de stappen 5 t/m 8. Hieronder volgt een overzicht van het aantal *dodelijke ongevallen + letselongevallen, verdeeld naar jaar*. Behalve de betreffende ongevallengegevens van Eindhoven worden ook de gegevens van Nederland weergegeven.

Jaar	1990	1991	1992	1993	1994	1995	Totaal
Ongevallen	409	369	330	376	399	344	2.227



Afbeelding 6. Dodelijke ongevallen en letselongevallen in april t/m december op verkeersstraten in Eindhoven, waarbij minimaal één motor/motorvoertuig betrokken was, verdeeld naar jaar (1990 t/m 1995).

1990	1991	1992	1993	1994	1995
19.922	18.488	18.502	18.028	18.485	18.326



Afbeelding 7. Dodelijke ongevallen en letselongevallen in Nederland binnen de bebouwde kom waarbij minimaal één motor/motorvoertuig betrokken was, in april t/m december, verdeeld naar jaar (1990 t/m 1995).

Bovenstaande gegevens betreffen dodelijke ongevallen en letselongevallen binnen de bebouwde kom in de periode april t/m december, waarbij minimaal één motor of motorvoertuig betrokken is geweest). We kunnen er het volgende uit afleiden:

- Verkeersstraten Eindhoven 1990-1995. Het aantal letselongevallen vertoont in de zes jaren een golfbeweging. De fluctuaties hierin zijn groter dan uit toeval verklaard mag worden.
- Verkeersstraten Eindhoven 1994-1995. Het aantal letselongevallen is in de campagneperiode in 1995 ten opzichte van 1994 met 14% gedaald. Deze daling is statistisch significant.
- Nederland 1990-1995. Hieruit blijkt dat het aantal letselongevallen in de laatste vijf jaar nagenoeg constant is gebleven.

5.3. Conclusie

Daar het aannemelijk is dat zich in de zesjarige periode veranderingen (maatregelen/condities) hebben voorgedaan in de gemeente, kunnen deze ook invloed hebben gehad op het aantal ongevallen. Het ontbreekt echter aan de nodige informatie over deze veranderingen, waardoor geen verklaringen kunnen worden gegeven voor de sterke fluctuaties in de golfbeweging.

Aangenomen mag worden dat de campagne in 1995 - in ieder geval voor een deel - een positieve bijdrage heeft geleverd aan de reductie in het aantal ongevallen van 14% ten opzichte van 1994.

6. Politie-ervaringen

6.1. Snelheidscontrole

In *Bijlage 4* is door de politie verslag gedaan van haar ervaringen met de snelheidscontroles, die hier kort wordt samengevat.

De politie heeft bij de snelheidscampagne de handhaving en de voorlichting - in samenspraak met de gemeentelijke voorlichter - voor haar rekening genomen. Contacten met gemeentelijke autoriteiten werd door de gemeentelijke voorlichter verzorgd. Vanuit de politie werd één coördinator voor de zeven afdelingen aangewezen.

In de zeven politieafdelingen in de gemeente Eindhoven is door circa 40 radarwaarnemers uit deze afdelingen toezicht gehouden op de naleving van de snelheidslimiet.

De gerealiseerde inzet aan controle-uren bleek slechts 30% van de geplande inzet van 1.050 uur te zijn. De oorzaak hiervan was de benodigde opleiding en instructie van radarwaarnemers, de (daarmee samenhangende) dubbele bemanning bij controles en de enkele controles met staandehouding die zijn verricht.

Voor de zomer zijn 142 radarcontroles van elk 1,5 uur en na de zomer 138 controles van 45 minuten uitgevoerd. In totaal zijn 280 maal radarcontroles gehouden. Tezamen ging het om 317 radar-uren.

Het totale resultaat van de campagne in de periode 27 maart t/m 15 december 1995 ziet er als volgt uit:

- Circa 172.000 voertuigen zijn op rijsnelheid gecontroleerd.
- Bij ruim 24.000 hiervan werd een overtreding geconstateerd (14%).
- Bij ruim 22.000 hiervan zijn acceptgiro's verstuurd; uitval circa 8%.
- De gemiddelde boete wordt geraamd op circa f 100,-.
- Totaal bedrag aan boetes: ruim twee miljoen gulden.

De beschikbare radarapparatuur bleek ontoereikend: technische aanpassing van het bestaande apparaat en aanvulling met een huur-radarsysteem waren nodig. Storingen deden zich voor met het aangepaste systeem, en besloten werd tot aanschaf over te gaan van twee nieuwe systemen, die in de tweede fase werden ingezet.

De vereiste opleiding/ervaring bij de radarwaarnemers bleek niet altijd aanwezig. Deze werd intern verzorgd; in totaal vereiste dit 50 manuren. Voor verwerking van de gemaakte foto's werd een tweede kracht ingeschakeld.

De politie concludeerde dat voor een soortgelijke campagne vereist zijn:

- Het in voldoende mate beschikbaar zijn van apparatuur die technisch up-to-date is en radarwaarnemers die opgeleid zijn respectievelijk ervaring hebben. De radarcontroles op kenteken kunnen dan door één persoon worden verricht en bij een gegeven inzet kan zo een veel hogere controle-frequentie worden verkregen.
- Interne schriftelijke afspraken over het uitvoeringsprogramma zijn nodig met betrekking tot wie, wat, wanneer, waar uitvoert; dit ter voorkoming van misverstanden en onduidelijkheden.

6.2. Voorlichting

Door de politievoorlichter is verslag gedaan van de externe en interne voorlichting (*Bijlage 5*). Voorlichting aan het overige personeel werd via het korpsblad gegeven. In § 2.3 zijn de belangrijkste voorlichtingsactiviteiten reeds beschreven; hier wordt volstaan met ernaar te verwijzen. Conclusie van de politievoorlichter luidt dat in de toekomst meer aandacht dient te worden gegeven aan de kwaliteit van de berichtgeving (achtergrondinformatie) en dat zo nodig ruimte dient te worden aangekocht hiervoor.

Het bord 'Uw snelheid is gecontroleerd. Politie' is alleen in de eerste maand toegepast. Oorzaak is de vrij onhandelbare grootte en het gewicht van het beschikbare bord. Daar dit bord een wezenlijk element van het controlesysteem vormt, is toepassing hiervan onontbeerlijk. Ten behoeve van toekomstige controles dient een eenvoudig te vervoeren en te plaatsen bord te worden aangeschaft.

7. Enquête onder automobilisten

7.1. Inleiding

In de week van 3 t/m 7 juli 1995 werden in totaal 800 enquête-formulieren door de politie uitgereikt aan automobilisten in de bebouwde kom van Eindhoven. De schriftelijke enquête diende om een nader beeld te verkrijgen van snelheidsgedrag van automobilisten in de stad Eindhoven en de achtergronden daarvan. In de enquête werd onder andere gevraagd naar de meningen over de snelheidscampagne in Eindhoven en de ervaringen met het politietoezicht op rijnsnelheden dat binnen het kader van deze campagne plaatsvond.

In totaal 244 respondenten stuurden de vragenlijst terug, hetgeen neerkomt op een respons van 30%. De steekproef bestaat voor tweederde deel (65,7%) uit mannen en éénderde deel uit vrouwen (34,3%). De helft van de respondenten (49,3%) is woonachtig in Eindhoven; driekwart van de respondenten is woonachtig in Noord-Brabant, vaak in de nabije omgeving van Eindhoven. De voornaamste resultaten zijn als volgt.

7.2. Ervaringen met toezicht

Tabel A toont de resultaten betreffende de ervaring met het toezicht:

- Naar eigen opgave is in de afgelopen drie maanden meer dan een kwart van de respondenten (27,5%) minimaal één snelheidscontrolepost van de politie tegengekomen. Bijna éénvijfde deel van de automobilisten (18,5%) is minimaal tweemaal een controlepost tegengekomen en 3,4% van de respondenten is door middel van acceptgiro bekeurd wegens een snelheidsovertreding.

De overige resultaten betreffende de subjectieve perceptie van het toezicht:

- Twee op de vijf respondenten (39,8%) beweert, dat hij of zij van vrienden of kennissen heeft gehoord dat deze de afgelopen drie maanden zijn gecontroleerd of bekeurd op snelheid in Eindhoven.
- Vier op de vijf ondervraagden (80,2%) is van mening dat de kans op een bekeuring wegens een snelheidsovertreding in Eindhoven is toegenomen in de afgelopen drie maanden, terwijl minder dan een op de vijf ondervraagden (17,9%) meent dat deze kans gelijk is gebleven.

Vraag	Antwoord	%	N
10. Hoe vaak bent u de afgelopen maanden een snelheidpost tegengekomen?	0	53,5	116
	1	13,8	30
	2	9,7	21
	3	6,0	13
	4	5,1	11
	5	5,1	11
	>5	6,9	15
	Totaal		217
	11. Hoe vaak bent u de afgelopen maanden bekeurd wegens een snelheidsovertreding door middel van een acceptgiro?	0	93,0
1		6,2	14
>1		0,8	2
Totaal			227
12. Hoe vaak bent u in de afgelopen drie maanden bekeurd wegens een snelheidsovertreding door middel van staandehouding?		0	99,1
	1	0,9	2
	Totaal		228

Tabel A. *Antwoorden op de vragen 11, 12 en 13.*

Bent u de afgelopen drie maanden in Eindhoven snelheidscontroles gepasseerd?	Geen antwoord		Neen		Ja		Totaal (N)
	%	N	%	N	%	N	
Woonachtig in Eindhoven	11,7	14	45,8	55	42,5	51	120
Woonachtig buiten Eindhoven	10,5	13	49,2	61	40,4	50	124
Rijdt enkele dagen per maand bibeko in Eindhoven	15,1	5	60,6	20	24,2	8	33
Rijdt enkele dagen per week bibeko in Eindhoven	12,9	8	51,6	32	35,5	22	62
Rijdt vrijwel dagelijks bibeko in Eindhoven	9,8	12	37,9	50	52,3	69	132

Tabel B. *Ervaring met snelheidscontroles in Eindhoven, uitgesplitst naar wel of niet woonachtig in Eindhoven en frequentie van rijden binnen de bebouwde kom van Eindhoven.*

Van de respondenten die enkele dagen per maand in Eindhoven rijden, is slechts een kwart (24,2%) een snelheidscontrole gepasseerd en van de personen die dagelijks in Eindhoven rijden, meer dan de helft (52,3%). Opvallend is wel dat bijna twee op de vijf automobilisten die dagelijks in Eindhoven rijden (37,9%), geen snelheidscontrole heeft opgemerkt. Dit feit,

tezamen met het feit dat bijna de helft van de Eindhovense respondenten geen snelheidscontroles is gepasseerd over een periode van drie maanden, suggereert dat de frequentie of zichtbaarheid van snelheidscontroles nog vergroot zou kunnen worden.

7.3. Rijgedrag en gedragsverandering

Tabel C geeft de resultaten over het zelf beweerde snelheidsgedrag:

- Uit eigen opgave van snelheidsgedrag blijkt dat drie op de tien ondervraagde automobilisten gewoonlijk, onder omstandigheden van goed weer en weinig drukte, de limiet op voorrangswegen binnen de bebouwde kom overschrijdt met minstens 10 km/uur. Voor wegen van gelijke orde binnen de bebouwde kom omvat de groep die naar eigen zeggen de limiet met meer dan 10 km/uur overtreedt, één op de twintig ondervraagden.

Vraag	Voorrangsweg bibeko		Weg van gelijke orde bibeko	
	%	N	%	N
9. Hoe hard rijdt u als automobilist gewoonlijk op de volgende wegen, als het niet druk is en bij goed weer en goed zicht?				
30 - 40 km/uur	0,4	1	8,8	21
41 - 50 km/uur	27,6	66	58,7	139
51 - 60 km/uur	42,7	102	27,4	65
61 - 70 km/uur	24,3	58	4,2	10
> 70 km/uur	4,9	12	0,8	2
Totaal		239		237

Tabel C. Antwoorden op de vrage 9a en 9b.

De overige resultaten betreffende het gerapporteerd snelheidsgedrag zijn:

- Een kwart van de respondenten (24,7%) beweert langzamer te zijn gaan rijden op voorrangswegen binnen de bebouwde kom van Eindhoven. Bijna één op de vijf respondenten (18%) antwoordt langzamer te zijn gaan rijden op wegen van gelijke orde binnen de bebouwde kom.

7.4. Voorlichting en meningen over de campagne

- Slechts één op de tien ondervraagden (9,2%) antwoordt niets te hebben vernomen over de campagne. De kanalen via welke men iets had vernomen over snelheidscontroles in Eindhoven zijn (in aflopende volgorde van belang): regionale dagbladen (genoemd door 53,6%), blauwe borden langs de weg (45,6%) en gesprekken met anderen (33,5%) en regionale televisie (22,6%).

Tabel D geeft de resultaten betreffende de beoordeling van het geautomatiseerd toezicht:

- De beoordeling van frequente radarcontroles met elektronisch waarschuwingsbord door de groep respondenten is gunstig. Bijna drie op de vier ondervraagden (72,8%) beweert achter de aanpak te staan; ongeveer twee derde deel van de ondervraagden (64,8%) meent, dat deze aanpak ertoe leidt

dat automobilisten zich beter aan de limiet houden. Eveneens tweederde deel (64,8%) schat in dat de aanpak ten goede zal komen aan de verkeersveiligheid wordt. Iets minder dan één op de vier respondenten (22,8%) meent dat de aanpak niet nodig is. Meer dan de helft (53,6%) beweert dat de effecten van het toezicht zich echter zullen beperken tot de feitelijke gecontroleerde wegen.

Acceptatie van het geautomatiseerde toezicht	Mee eens		Niet mee eens		Geen mening	
	%	N	%	N	%	N
19. Ik sta er geheel achter	72,8	166	17,1	39	10,1	23
20. Deze aanpak zorgt ervoor dat automobilisten zich beter aan de snelheidslimieten houden	64,8	147	24,7	56	10,6	24
21. Deze aanpak verbetert de verkeersveiligheid	64,8	147	25,1	57	10,1	23
22. Ik vind dat het wel meevalt met het te hard rijden; deze aanpak is niet nodig	22,8	52	62,3	142	14,9	34
23. Men houdt zich dan alleen op de gecontroleerde wegen aan de snelheidslimiet	53,6	120	29,5	66	17,0	38

7.5. Achtergronden van gedrag en meningen

- Van alle respondenten werd door 60% schriftelijk commentaar geleverd. Deze commentaren konden worden geordend in drie categorieën: positief, positief met kritische kanttekening en negatief.
- De *positieve commentaren* betreffen algemene toejuichingen, soms gepaard gaand met de roep om strengere straffen voor overtreders.
- Het commentaar van de respondenten die achter de campagne staan, maar wel *kritische kanttekeningen* plaatsen bij de verkeerssituatie in Eindhoven dan wel het politie-optreden betreft voornamelijk de volgende punten:
 1. De slechte afstemming van verkeerslichten op de rondweg. Hierdoor zou grote ergernis ontstaan, welke zich ontaardt in agressief en snel rijgedrag.
 2. Verkeerde snelheidslimitering op sommige wegen. Sommige wegen zijn volgens respondenten uitermate geschikt om te berijden met snelheden die hoger zijn dan de limiet.
 3. Het gevaarlijke gedrag van fietsers en bromfietsers, met name in verband met roodlichtnegatie, rijden zonder licht en rijden met hoge snelheid.
 4. De hoge rijnsnelheden in sommige woonwijken.
- De uitgesproken *tegenstanders* van de campagne brengen vaak één of meer van de volgende argumenten naar voren:
 1. De relatie snelheid-onveiligheid is niet dusdanig dat verhoogde rijnsnelheden automatisch leiden tot meer ongevallen.
 2. Een aantal wegen in Eindhoven geeft aanleiding om snel te rijden; te snel rijden op die wegen is niet onveilig.
 3. De politie/overheid/gemeente zou andere prioriteiten dienen te stellen boven het tegengaan van snelheidsovertredingen.

Verder waren er ook sterke *gevoelsmatige argumenten*:

1. Men ervaart de onopvallende manier van controleren als ‘achterbaks’.
 2. Men beschouwt de snelheidscontroles als snelle manier om even de ‘kas te spekken.’
 3. Men ervaart het als ‘auto-pesting’ en acht het onterecht, dat uitsluitend gecontroleerd wordt op snelheidsovertredingen van automobilisten en niet op andere gevaarlijk verkeersgedrag van bijvoorbeeld andere weggebruikers zoals fietsers en bromfietsers.
- De meest gegeven *aanbevelingen ten behoeve van verbetering van verkeersveiligheid* in Eindhoven zijn:
 1. Betere afstemming verkeerslichten, met name op rondweg.
 2. Betere bebording (limietborden, waarschuwingsborden, feed-backborden.)
 3. Controles op roodlichtnegatie door auto’s fietsers en bromfietsers
 4. Controles op gevaarlijk gedrag van alle weggebruikers, dus ook fietsers, snorfietsers, motorrijders, vrachtauto’s etc.
 5. Ook ’s nachts controleren
 6. Betere zichtbaarheid controles; niet achterbaks
 7. Eerder doorgeven dat men gefotografeerd is, acceptgiro kom te laat
 8. Meer controles in woonwijken

8. Conclusies en aanbevelingen

8.1. Conclusies

Door gebrek aan opgeleide en ervaren radarwaarnemers kon van de geplande inzet van 1.050 controle-uur slechts 30% worden gerealiseerd. De campagne heeft drie maanden na de start een vrij sterke reductie van de rijsnelheid te zien gegeven, V80 is op een groot deel van de wegen afgenomen met 4 tot 7 km/uur.

Het overschrijdingspercentage op de 70 km/uur dubbelbaansweg ligt een stuk lager dan op de dubbelbaansweg met een limiet van 50 km/uur. Dus daar waar de limiet meer overeenkomt met het wegbeeld, is het overschrijdingspercentage ook geringer.

Direct na de zomer toonden metingen dat de snelheid voor de dubbelbaans wegen verder is afgenomen. Eind 1995 is de snelheid weer toegenomen (behalve voor wegen open voor alle verkeer).

De inzet van de politie in de tweede periode (september-december) was de helft van de inzet vóór de zomer. Deze inzet is kennelijk onvoldoende geweest, gezien de stijging in rijsnelheid aan het eind van het jaar.

Het aantal letselongevallen is in 1995 gedurende de campagneperiode met 14% significant afgenomen in vergelijking met dezelfde periode in 1994. Het aantal letselongevallen binnen de kom in Nederland is in de afgelopen vijf jaar nagenoeg constant gebleven (in overeenkomstige periode). Aangenomen mag worden dat de campagne een positieve bijdrage heeft geleverd aan de daling in het aantal ongevallen in Eindhoven in 1995.

Uit de enquête blijkt dat de snelheidscontrole niet ongemerkt voorbij is gegaan aan de weggebruiker: bijna de helft van de respondenten heeft direct de controle meegemaakt. Bijna vier op de tien van de respondenten heeft van derden over de controles of opgelopen bekeuringen gehoord. Een grote meerderheid van de respondenten (73%) zegt achter de aanpak te staan.

8.2. Aanbevelingen

De volgende aanbevelingen worden gegeven:

- De snelheidscontroles dienen te worden gecontinueerd, daar anders de rijsnelheden binnen korte tijd weer zullen klimmen naar het oude niveau.
- De inzet van de politie dient gemiddeld minimaal gelijk te zijn als de geplande inzet in de periode maart-juni 1995, dat wil zeggen 700 controle-uren per kwartaal door één radarwaarnemer te verrichten. De 'pakkans' voor een bestuurder die dagelijks structureel te snel rijdt is dan ongeveer één bekeuring per maand, of twaalf per jaar.
- Hierbij is het van groot belang om gebruik te maken van een gebruikersvriendelijk bord 'Uw snelheid is gecontroleerd. Politie', stroomafwaarts van de controle-locatie, daar verwacht wordt dat dit bord samen met voorlichting de subjectieve pakkans zal vergroten.
- Het is aanbevelenswaardig ruimte in de media - dagblad, lokale radio/televisie - te kopen, ten behoeve van periodieke voorlichting.
- Aandacht dient te worden gegeven aan een goede opleiding van de radarwaarnemers.
- De controleapparatuur dient technisch up-to-date te zijn.

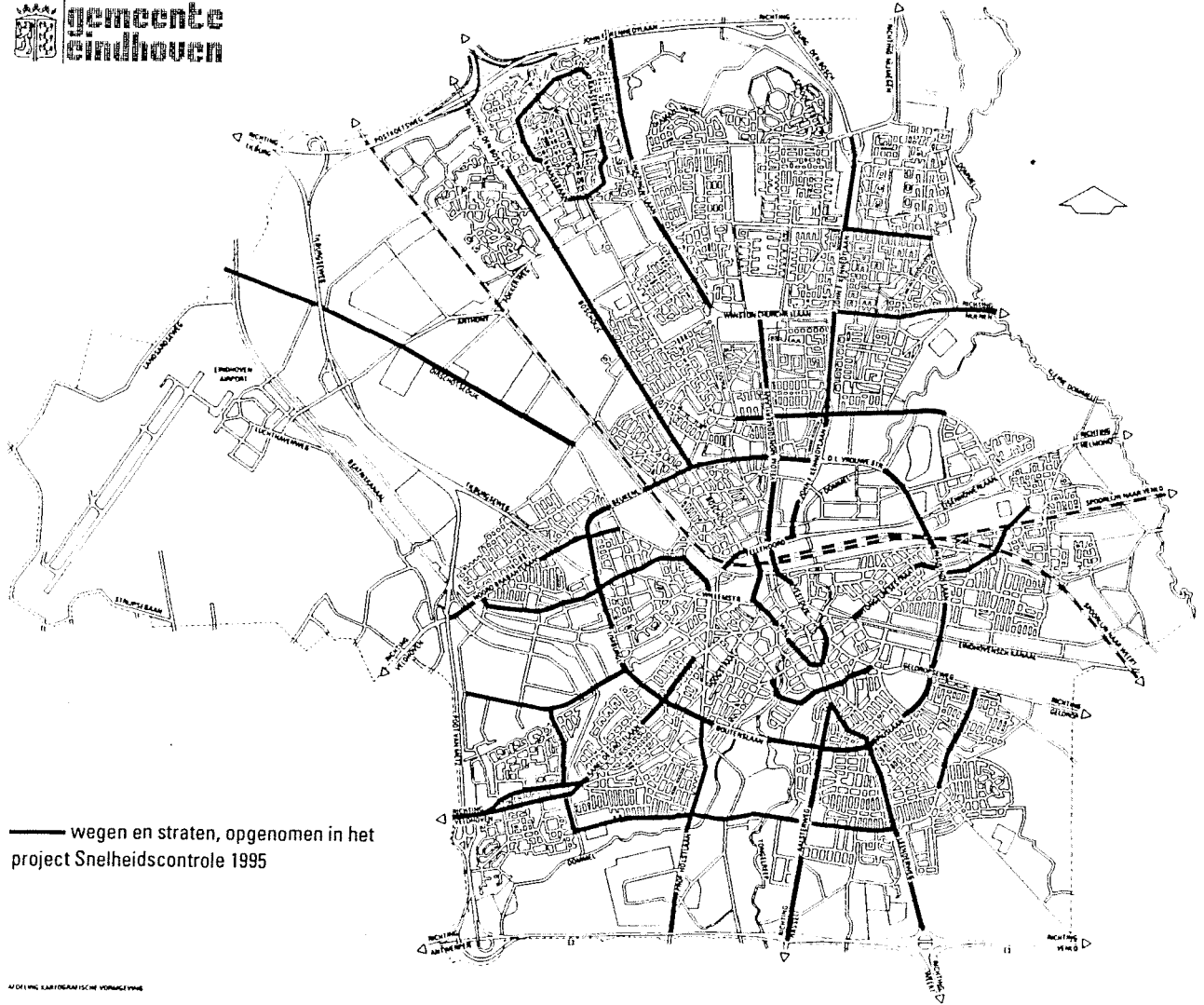
Literatuur

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

Oei Hway-liem & Goldenbeld, Ch. (1995). *Evaluatie van toezicht op de snelheid op 80- en 100-km/uur-wegen in Friesland*. R-95-24. SWOV, Leidschendam, 1995.

Bijlage 1 t/m 5

1. *Kaart gemeente Eindhoven met geselecteerde wegen.*
2. *Campagne-affiche (politie Brabant Oost/gemeente Eindhoven).*
3. *Tabel letselongevallen.*
4. *Evaluatie-gegevens politie Brabant Zuid-Oost.*
5. *Communicatieplan regiopolitie Brabant Zuid-Oost.*



— wegen en straten, opgenomen in het project Snelheidscontrole 1995

AFDELING KARTOONEN EN VERMAATING

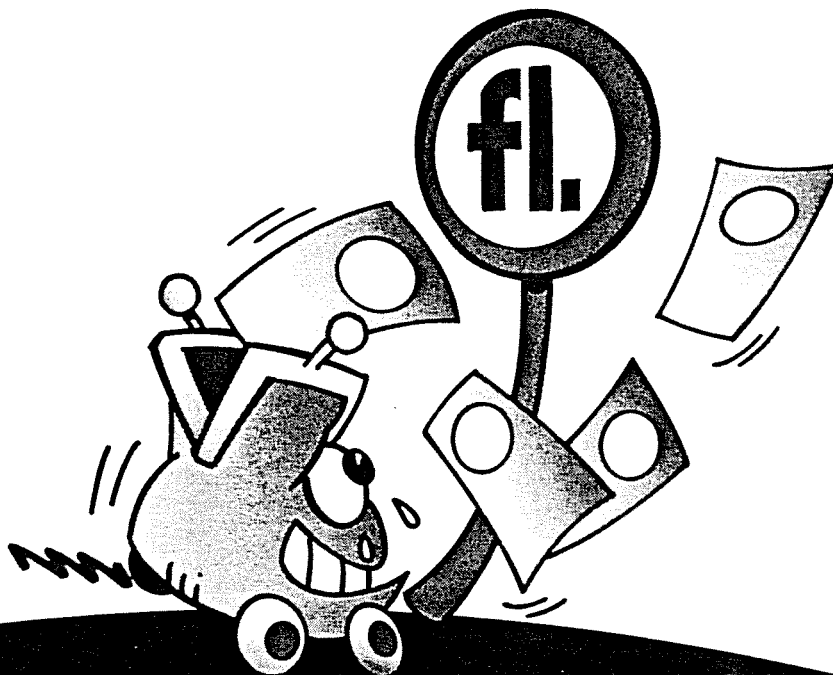
Eindhoven remt hardrijders af.



In hun portemonnee.

POLITIE
• Brabant Zuid-Oost
• Eindhovense afdelingen

 **gemeente
eindhoven**



Bijlage 3

Tabel letselongevallen

Jaar	Ongevallen na stap 5	Ongevallen na stap 6	Ongevallen na stap 7	Ongevallen na stap 8
1990	509	489	425	409
1991	446	426	379	369
1992	419	391	333	330
1993	465	437	379	376
1994	488	464	408	399
1995	464	432	354	344
Totaal	2.791	2.639	2.278	2.227



- Brabant Zuid-Oost
- Eindhoven Binnenstad

Mathildelaan.4
 Postbus 528
 5600 AM Eindhoven
 Telefoon 040-33 22 11
 Fax 040-33 23 16

•

Aan de SWOV
 t.a.v de heer Oei Hway-liem
 Postbus 170
 2260 AD Leidschendam.

Direct nummer	Uw brief van	Datum
040-2332596	4-12-1995	12 december 1995
Onderwerp	Uw kenmerk	Ons kenmerk
onderzoek snelheid	51.321	J.Pe.

• Geachte heer Oei,

Hierbij ontvangt u de evaluatiegegevens betreffende de snelheids campagne welke in de gemeente Eindhoven gedurende een deel van 1995 werd gehouden.

V.w.b. de politie geschiedde de uitvoering door het personeel behorende tot een van de 7 politie-afdelingen werkzaam binnen de gemeente Eindhoven en deel uitmakende van de regiopolitie Brabant Zuid-oost. Aan deze campagne werd door c.a. 40 verschillende personen deelgenomen. (= feitelijke controle gehouden)

Nadat de SWOV het initiatief tot deze actie had genomen en overleg met de betreffende verkeers-functionaris van de gemeente Eindhoven had gevoerd werd het voorstel bij de themaverantwoordelijke inzake het verkeer van genoemd regio-korps voorgelegd. Zijn positieve reactie werd voorgelegd aan de overige 6 afdelingshoofden binnen die gemeente.

Omdat de jaarplanning 1995 voor die afdelingen reeds was ingevuld werd de noodzakelijke tijdsbesteding aan dat project als grootste handicap ervaren.

Gelet op het nut van een dergelijke aktie werd door deze afdelingshoofden besloten personeel beschikbaar te stellen mits deze alleen met de uitvoering van de controles belast zouden worden en de administratieve handelingen door derden zouden worden verricht.

Uit het door de thema-verantwoordelijke gemaakte voorstel werd medio december 1994 het navolgende besloten:

- de controles zouden in principe door één opsporingsambtenaar worden uitgevoerd;
- er zouden binnen de gemeente maximaal 20 punten voor de controle in aanmerking komen;
- gedurende de eerste fase (van 27 maart tot 1 juli 1995) zou er, per controlepunt, gedurende 1,5 uur per week worden gecontroleerd;

- tijdens de tweede fase (van 4 september tot 23 december 1995) zou deze controletijd worden teruggebracht naar 45 minuten per controlepunt per week;
- de verwerking van de gemaakte foto-film's zou door extern aan te trekken personeel worden verzorgd.

Aan de hand van het bovenstaande werd becijferd dat elk van de 7 afdelingen, inclusief voorbereiding en aanrijtijd, 150 manuren nodig zou hebben om dit project volgens het voorstel uit te kunnen voeren. Voor de 7 afdelingen betekende dit dus 1050 manuren in totaal.

Vervolgens werd ondergetekende aangezocht als begeleider van dit project en werd de interne voorlichting opgestart volgens de hierbij gaande bijlage van collega P. van Moorsel.

Voor dit project in maart 1995 van start kon gaan bleek al snel dat dit, met de ter beschikking zijnde apparatuur, onmogelijk ingevuld zou kunnen worden.

I.o.v. met de project-partners, gemeente Eindhoven en Rijkswaterstaat, werd besloten om 2 bestaande apparaten zodanig te laten modificeren dat er minimaal één daarvan kon worden ingezet terwijl er voor de eerste fase een apparaat werd gehuurd bij de fa. Feteris. De totale kosten hiervan Fl. 15000,- zijn door de drie partners (gemeente - RWS - politie) gedeeld. Door de gemeente Eindhoven werd toegezegd dat zij de financiële konsekventies van de administratieve verwerking zouden dragen.

Lopende de eerste maanden werd door de 7 politie-afdelingen alsnog besloten om tot de aanschaf van 2 geheel nieuwe apparaten over te gaan. Deze zijn vanaf de start van de 2e fase in gebruik genomen. De kosten van c.a. Fl. 90.000,- werden verdeeld over de 7 afdelingen.

Deze aanschaf bleek noodzakelijk daar de oude apparaten nogal gebreken vertoonden en de intentie bestaat ook na dit project frekvent door te gaan met het houden van snelheidscontroles.

Vóór de start van de eerste fase en gedurende het begin daarvan bleek dat er te weinig personeel op de vereiste wijze met het apparaat om kon gaan zodat bijscholing noodzakelijk bleek. Deze, intern verzorgde opleiding, nam c.a. 50 manuren in beslag.

Gedurende het verloop van de eerste fase bleek dat het aantal gemaakte foto-opnamen dermate hoog was dat deze niet door de daarvoor aangezochte persoon konden worden verwerkt. Na overleg met de gemeente is daarna (parttime) een tweede kracht voor dat project tewerkgesteld. Ook deze persoon wordt door de gemeente betaald.

Door het groot aantal opgemaakte processen-verbaal dan wel gedragingen inzake het een Mulder feit betrof is ook het aantal zaken dat om een nabehandeling vroeg fors gestegen. Dit betreft de zaken waarbij onjuiste gegevens werden ingevoerd dan wel de betrokken persoon beroep tegen zijn zaak aantekende. De verwerking hiervan geschiedde door de applicatiebeheerder.

Nu dit project teneinde loopt wordt in zijn algemeenheid opgemerkt dat een dergelijk project een optimale kans van slagen heeft mits wordt voldaan aan:

- 1e voldoende geschikt controlemateriaal;
- 2e voldoende personen welke op de juiste wijze met deze apparatuur om kan gaan;
- 3e goede afspraken maken wie welke bemoeienissen voor zijn rekening neemt.

Ondanks dat uit de gehouden enquête bleek dat het project een ruime mate van bekendheid bij het publiek genoot is mij gebleken dat alles in het werk gesteld moet worden (en blijven) om het publiek op de gevaren van te snel rijden te blijven wijzen.

Gedurende de looptijd van het project werden van 27 maart 1995 t/m 15 december 1995 c.a. 172.000 bestuurders gecontroleerd waarvan in 24165 gevallen een overtreding werd geconstateerd.

Bij het uitlezen van de foto-films dient rekening gehouden te worden met een uitval van c.a. 8% zodat aan ongeveer 22230 bestuurders een accept-giro werd toegezonden. De hoogte van het boete-bedrag kan gemiddeld gesteld worden op Fl.100,- per geval zodat dit project de schatkist heeft verrijkt met c.a. Fl. 2.223.000,-

Het personeel dat daadwerkelijk de controles heeft uitgevoerd heeft 716 manuren aan dat project besteed.

Uit de eerste cijfers welke op dit moment beschikbaar zijn blijkt jammer genoeg nog niet dat deze inspanningen tot zichtbare verbetering van de verkeersveiligheid binnen de gemeente Eindhoven hebben geleid.

Als bijlage treft u de bevindingen van de politie-voorlichter aan.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd verblijft, met groeten,

Jack Peters.



REGIOPOLITIE BRABANT ZUID-OOST

AFDELING PERSVOORLICHTING

Eindhoven, 12 december 1995

Onderwerp: Overzicht in- en externe communicatie in kader van snelheidscampagne.

1. Externe berichtgeving P.R.-activiteiten.

Bij de totstandkoming van dit project zijn een aantal afspraken gemaakt over externe voorlichting c.q. p.r.-activiteiten. In grote lijnen is hierbij vastgesteld dat de (pers)voorlichting onder verantwoordelijkheid van de politie zou plaatsvinden. De gemeente kreeg de zorg voor p.r.-activiteiten.

A. Algemeen.

Via de media is gedurende de looptijd van het project, consequent aandacht besteed aan de feitelijke berichtgeving. De resultaten van een groot deel van de snelheidscontroles werden gepubliceerd in het Eindhovens Dagblad. Ook de lokale Eindhovense omroep en diverse regionale omroepen hebben vrij constant berichtgeving verzorgd omtrent de resultaten van de actie. In die zin is er -vanuit het gezichtspunt van de media- maximaal aandacht geweest voor deze zaak.

B. Dag -en weekbladen.

Het Eindhovens Dagblad heeft ruim 60 keer de resultaten van de snelheidscampagne gepubliceerd. Daarnaast zijn er 3 grotere publikaties geweest in het weekblad Groot Eindhoven, 1 in het weekblad Zondagsnieuws en 1 in Nieuw Woensels Weekblad. In 9 gevallen werd in de betreffende artikelen verder gegaan dan slechts het vermelden van de resultaten. In deze artikelen is inzicht verschaft over de achtergronden met gedrag-beïnvloedende elementen. Op 2 december werd paginabreed een artikel gepresenteerd in het Eindhovens Dagblad. De nadruk lag op de gevolgen voor slachtoffers c.q. nabestaanden van slachtoffers. De doelstelling om alle partners die bezig zijn met verkeersveiligheid aan bod te laten komen in het betreffende artikel, werd niet gehaald. Getracht zal worden om e.e.a. te compenseren bij de afronding van het project.

C. Omroepen en kabel-t.v.

In de regio zijn 3 regionale omroepen actief en 1 kabelkrant. Van de regionale omroepen, heeft Omroep Eindhoven verreweg de meeste aandacht besteed aan de snelheidscampagne. Iedere dag is daarover -met of zonder resultaat vermelding- berichtgeving opgenomen. In het programma 'proces-verbaal' is op Omroep Brabant (provinciaal) 20 minuten aandacht besteed aan de gevolgen van snelheidsovertredingen.

De overige omroepen c.q. kabel-t.v.'s hebben vrij frequent aandacht besteed aan de snelheidscampagne.

Geconcludeerd kan worden dat de kwantitatieve berichtgeving ruim voldoende is geweest. De kwalitatieve berichtgeving -het verschaffen van inzichten en achtergronden- had meer mogen zijn. Deze vorm van berichtgeving wordt in belangrijke mate beoordeeld op de feitelijke nieuwswaarde. In het vervolg zal overwogen moeten worden om ruimte aan te kopen om dit soort van berichtgeving meer te krijgen.

2. Interne voorlichting.

Gedurende de looptijd van het project zijn 5 interne nieuwsbrieven uitgedaan. In de nieuwsbrieven zijn alle relevante gegevens teruggekoppeld naar de projecttrekkers. Alle perspublicaties en relevante gegevens werden bij deze nieuwsbrief gevoegd en ter beschikking gesteld van de projecttrekkers in de afdelingen. Daarnaast zijn er twee voorlichtingsbijeenkomsten geweest, waarbij met name instructie werd gegeven over de nieuw apparatuur en het uitwisselen van ervaringen. Verder zijn alle politiebureaus in Eindhoven voorzien van affiches, op zowel voor het publiek zichtbare plekken als voor het personeel.

De beoordeling of er in voldoende mate interne voorlichting is geweest moet blijken uit een te houden evaluatie met de projecttrekkers uit de afdelingen. Gezien de uitvoeringsresultaten mag geconcludeerd worden dat het voor iedere betrokkene duidelijk was wat de doelstelling betrof. Buiten de projecttrekkers en de uitvoerenden van de controles, is het project onvoldoende onder de aandacht gebracht van het totale personeel van de politie. Via het korpsblad informail zal dit alsnog gebeuren.

P.J.C. van Meersel

