

# Verkeerstoezicht in Friesland 1998-2001: try-out meet- en evaluatie-programma

*Opzet voor verzameling, bewerking, opslag en analyse van gegevens*

R-98-26

Dr. Ch. Goldenbeld

Leidschendam, 1998

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

## Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-98-26  
Titel: Verkeerstoezicht in Friesland 1998-2001: try-out meet- en evaluatie-programma  
Ondertitel: Opzet voor verzameling, bewerking, opslag en analyse van gegevens  
Auteur(s): Dr. Ch. Goldenbeld  
Onderzoeksmanager: Drs. M.P. Hagenzieker  
Projectnummer SWOV: 52.419  
Projectcode opdrachtgever: HVVL 97.606  
Opdrachtgever: De inhoud van dit rapport berust op gegevens die zijn verzameld in het kader van een project, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.

Trefwoord(en): Enforcement (law), speed, safety belt, drunkenness, behaviour, weather, traffic concentration, publicity, surveillance, data acquisition, evaluation (assessment), region, Netherlands.

Projectinhoud: In februari 1998 is in Friesland een ambitieus verkeerstoezichtproject van start gegaan. Het project behelst een intensivering van de snelheidscontroles op de provinciale wegen in Friesland; tevens is er verscherpt toezicht op rijden onder invloed en op gordelgebruik. De SWOV heeft plannen opgesteld voor de voorbereiding van het project, en evalueert thans de resultaten en vorderingen van het geïntensiveerde politietoezicht. Dit rapport doet verslag van een vooronderzoek dat gedaan is om te bepalen welke gegevens voorhanden of benodigd zijn om de evaluatie uit te voeren.

Aantal pagina's: 52 + 20 blz.  
Prijs: f 32,50  
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1998

## Samenvatting

In februari 1998 is in Friesland een ambitieus verkeerstoezichtproject van start gegaan. Het project behelst een intensivering van de snelheidscontroles op de provinciale wegen in Friesland; tevens is er verscherpt toezicht op rijden onder invloed en op gordelgebruik. De SWOV heeft plannen opgesteld voor de voorbereiding van het project, en evalueert thans de resultaten en vorderingen van het geïntensiveerde politietoezicht. Dit rapport doet verslag van een vooronderzoek dat gedaan is om te bepalen welke gegevens voorhanden of benodigd zijn om de evaluatie uit te voeren.

De belangrijkste conclusies zijn:

- De korte- en middellange-termijnevaluatie van het Friese verkeers- toezicht kan redelijk overzienbaar gepland worden. Benodigd zijn minimaal: ongevalgegevens, snelheidsgegevens en gegevens over politie-inspanningen in Friesland. Aan de hand van standaardonderzoek kan worden nagegaan welke veranderingen in snelheid, rijden onder invloed en gordelgebruik zich in het eerste jaar en tweede jaar van geïntensiveerd toezicht hebben voorgedaan.
- De lange-termijnanalyse (die tot doel heeft factoren die van invloed kunnen zijn op de Friese verkeersveiligheid te monitoren, en zo de effecten van elkaar te kunnen isoleren) is in ieder geval mogelijk voor verbanden tussen politietoezicht, rijsnelheid op provinciale wegen en ongevallen op provinciale wegen, omdat we daarvoor maandelijkse indexen kunnen construeren. Voor toezicht op rijden onder invloed en gordelgebruik ontbreekt in ieder geval een maandelijkse gedragsindex, en zijn de indicatoren van het toezicht op alcoholgebruik en gordelgebruik relatief grof.
- Voor de lange-termijnevaluatie bestaan twee concrete bedreigingen:
  - de verwachte discontinuïteit in de politiegegevens; en
  - onvoldoende variatie in het niveau van het politietoezicht.Beide bedreigingen betekenen dat op dit moment niet met zekerheid een uitspraak kan worden gedaan over de zinvolheid van de lange-termijn- analyse.
- In de loop van de eerste twee jaren van geïntensiveerd politietoezicht zal duidelijk worden hoe het met de variatie in de gegevensreeksen is gesteld, en wat de vooruitzichten zijn voor voortzetting van gegevens over het politietoezicht. De vraag naar de haalbaarheid van de lange termijn analyse kan in de loop van het project met meer zekerheid beantwoord worden.
- Het belang van de lange-termijnanalyse noopt tot het treffen van voor- zieningen die deze analyse mogelijk kunnen maken. Op basis van de onzekerheid omtrent de haalbaarheid van de lange termijn analyse is aan te bevelen de te treffen voorzieningen qua kosten minimaal te houden.
- Minimale voorzieningen voor de lange-termijnanalyse betekenen in concreto het volgende:
  - De weergegevens en beschikbare mobiliteitsgegevens zijn in principe op een later tijdstip met terugwerkende kracht opvraagbaar (of berekenbaar), en worden voorlopig niet bijgehouden en opgeslagen.
  - De snelheidsgegevens, gegevens over politie-inspanningen en publiciteitsgegevens worden in eerste instantie bijgehouden ten behoeve van de korte- en middellange-termijn-evaluatiedoeleinden, maar worden voorlopig niet verwerkt in maandelijkse index voor de analyse.

## Summary

### **Traffic enforcement in the Province of Friesland for 1998-2001: A trial measuring and evaluation project**

An ambitious traffic enforcement project was launched in the Province of Friesland in February 1998. This project includes an intensification of enforcement of speeding on provincial roads as well as intensified enforcement of seat belt use and driving while intoxicated. SWOV Institute for Road Safety Research drew up the starting plans for this project and is currently evaluating progress and results of the project. This report recounts a preliminary study that was conducted to determine the kind of data available or needed to conduct the evaluation.

The most significant conclusions were:

- The short-term and middle-term evaluation of the Frisian traffic project can be planned reasonably well. The minimum requirements would be: accident data, speed data and data about police efforts in Friesland. Standard research could then be used to examine what changes in speed, driving while intoxicated, and seat belt use have occurred during the first and second years of intensified enforcement.
- For the long-term evaluation (the aim of which would be to monitor the factors affecting road safety in Friesland in order to be able to isolate them) it would in any case be possible to study relationships between police enforcement, driving speed on provincial roads, and accidents on provincial roads, since we can construct monthly indexes for these. For surveillance of driving while intoxicated and seat belt use, however, there are no monthly behaviour indexes, and the indicators for the surveillance of alcohol use and seat belt use are relatively rough.
- There are two real threats for the long-term evaluation:
  - the expected discontinuity in the police data;
  - an insufficient variation in the level of police enforcement.Due to these threats, it cannot be stated with certainty at this time that a long-term analysis would be worthwhile.
- Over the course of the first two years of intensified police enforcement, the variation in the series of data, as well as the prospects for collecting data concerning police enforcement in the future, should become clear. Whether a long-term evaluation is feasible could be answered with more certainty in the course of the project.
- The importance of the long-term evaluation creates the need for measures to make this evaluation possible. Based on the uncertainty in regard to the feasibility of a long-term evaluation, it is recommended to keep the costs of these measures to a minimum.
- In concrete terms, taking minimal measures for long-term evaluation would mean:
  - In theory, wheather data and available mobility data could be retrieved (or could be calculated) at a later date and would not be updated and stored for the time being.
  - Initially, speed data, data about police efforts, and publicity data would be kept up to date for purposes of short and middle-term evaluations but would not be processed, for the time being, into the monthly index for the analysis.

# Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	6
1.1.	Onderzoeksopdracht	6
1.2.	Indeling van het rapport	6
1.3.	Het project 'Fryske Diken': plan en vorderingen	6
1.4.	Een ambitieus evaluatieplan	8
2.	<i>Inventarisatie en try-out meetgegevens</i>	12
2.1.	Inleiding	12
2.2.	Gegevens ongevallen	12
2.3.	Gegevens over verkeersgedrag: rijsnelheid	14
2.4.	Gegevens over verkeersgedrag: alcoholgebruik in het verkeer	16
2.5.	Gegevens over verkeersgedrag: gordelgebruik in het verkeer	18
2.6.	Gegevens over gedragsachtergronden: PROV-enquête	19
2.7.	Gegevens over werking politietoezicht: de op straat verrichte politie-inspanningen	22
2.8.	Gegevens over werking politietoezicht: publiciteit rondom het Friese politietoezicht	26
2.9.	Gegevens over alternatieve factoren: verkeersdrukte	28
2.10.	Gegevens over het weer	30
2.11.	Gegevens over alternatieve factoren: verkeerskundige maatregelen provinciale wegen	32
3.	<i>Plan voor evaluatie</i>	34
3.1.	Inleiding	34
3.2.	Evaluatie op de korte termijn	34
3.3.	Evaluatie op middellange termijn	35
3.4.	Evaluatie op langere termijn	44
3.5.	Conclusies	47
4.	<i>Slotconclusies</i>	49
	<i>Literatuur</i>	51
	<i>Bijlage 1 t/m 5</i>	53

# 1. Inleiding

## 1.1. Onderzoeksopdracht

In februari 1998 is in Friesland een ambitieus verkeerstoezichtproject van start gegaan. Het project, genaamd 'Fryske Diken', beoogt een bijdrage te leveren aan het realiseren van de doelstelling voor het verkeersveiligheidsbeleid: 25% minder verkeersdoden en -gewonden in het jaar 2000 (in vergelijking met de aantallen in 1985). Om deze doelstelling binnen bereik te brengen worden in het kader van het project 'Fryske Diken' op de provinciale wegen in Friesland de rijsnelheidscontroles geïntensiveerd. Tevens is er verscherpt toezicht op rijden onder invloed en op gordelgebruik.

Van de zijde van het ministerie van Justitie en van de provincie Friesland zijn gelden beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van het project. De SWOV, die in opdracht van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland (ROF) plannen heeft opgesteld voor de voorbereiding van het project, evalueert op verzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer de resultaten en vorderingen van het geïntensiveerde Friese politietoezicht.

Dit rapport doet verslag van een vooronderzoek dat gedaan is om te bepalen welke gegevens voorhanden of benodigd zijn om de evaluatie uit te voeren.

## 1.2. Indeling van het rapport

Het rapport is als volgt ingedeeld. In de hiernavolgende paragrafen wordt een schets gegeven van het project 'Fryske Diken' (§ 1.3) en van de hoofdlijnen van de geplande evaluatie (§ 1.4).

Hoofdstuk 2 behandelt de verschillende soorten gegevens die voor de evaluatie van belang zijn. Voor elke categorie van gegevens wordt ingegaan op de volgende punten:

- het belang van de gegevens;
- de bron van gegevens;
- de inhoud van de gegevens;
- te verwachten kwaliteit;
- de aanlevering van de gegevens;
- de verwerking van de gegevens;
- de conclusies van het vooronderzoek.

In hoofdstuk 3 wordt een plan voor de evaluatie van het geïntensiveerde verkeerstoezicht gepresenteerd.

In hoofdstuk 4 ten slotte, worden de belangrijkste conclusies geformuleerd.

## 1.3. Het project 'Fryske Diken': plan en vorderingen

De doelstelling van het project 'Fryske Diken' is zoals gezegd het leveren van een bijdrage aan het realiseren van de doelstelling voor het verkeersveiligheidsbeleid: 25% minder verkeersdoden en -gewonden in het jaar 2000. Voor de provincie Friesland betekent deze doelstelling concreet:

- een reductie van het aantal verkeersgewonden van 1.447 in 1985 tot minder dan 1.080 in het jaar 2000;
- een reductie van het aantal verkeersdoden van 67 in 1985 tot minder dan 50 in het jaar 2000.

De stand van zaken in de provincie Friesland per 1 januari 1997 is: 1.200 verkeersgewonden en 68 verkeersdoden.

De veronderstelling is dat de beleidsdoelstelling voor Friesland kan worden bereikt doordat het project 'Fryske Diken' een extra politie-inspanning betekent bovenop de reeds bestaande reguliere inspanning. *Tabel 1.1* geeft een overzicht van de geplande extra inspanningen in het jaar 1998 ten opzichte van het jaar 1997.

Aard overtreding	Regulier 1998-1999	Extra 1998-1999
Snelheidsovertredingen	65.000	60.000
Overtredingen artikel 8	1.400	400
Overtredingen rijden zonder helm/gordel	3.000	6.000

*Tabel 1.1. Extra inspanningen politie in het kader van het project 'Fryske Diken' volgens richtlijnen van het OM.*

#### *Startmanifestatie 'Fryske Diken'*

Op 4 februari 1998 is het verkeerstoezichtproject 'Fryske Diken' aangevangen met een startmanifestatie te Leeuwarden. De manifestatie bestond uit drie onderdelen:

1. opening van het nieuwe projectbord;
2. drie speeches over de opzet en het belang van het project, door respectievelijk de heren Van Walsma (Gedeputeerde Provincie Friesland), Van Brakel (Hoofdcommissaris Politie Friesland), en Bunk (Hoofdofficier Justie Gerechtshof Leeuwarden);
3. een aansluitende persconferentie

In een artikel in een van de regionale dagbladen werd de volgende informatie over het project doorgegeven:

- Doel van het project is om vóór het jaar 2010 het aantal ongevallen op 28 gevaarlijke 80 km/uur-wegen te halveren. Om dat te bereiken gaat de Friese politie strenger toezien op snelheidsovertredingen, het gebruik van de autogordel en het rijden onder invloed.
- De verwachting is dat er de komende twee jaar 125.000 processen-verbaal worden uitgeschreven voor snelheidsovertreders, circa 1.600 processen-verbaal voor rijders onder invloed en circa 6.000 bekeuringen voor het niet dragen van autogordels.
- Met speciale borden zal de weggebruiker op de actie worden geattendeerd.

#### *Voorlichtingsplan*

Voorlichting aan het publiek moet het effect van het politietoezicht versterken. Deze voorlichting voldoet aan de doelstellingen wanneer:

- 90% van de Friese weggebruikers bekend is met het feit dat er veelvuldig snelheidscontroles, alcoholcontroles en gordelcontroles worden uitgevoerd;

- 75% van de Friese weggebruikers vindt dat er op geselecteerde trajecten intensief gecontroleerd wordt;
- 90% van de weggebruikers vindt dat de snelheidscontroles, alcoholcontroles en controles op gordels zinvol zijn.

Volgens het plan zou de centrale boodschap in de voorlichting de volgende zijn: iedere weggebruiker in Friesland heeft een grote kans dat hij of zij een bekeuring krijgt indien hij of zij te snel rijdt, met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol rijdt of zonder de verplichte gordel of helm rijdt.

Deze boodschap wordt via drie kanalen overgebracht:

- algemene publieksvoorlichting via de media;
- voorlichting gericht op specifieke doelgroepen;
- ondersteunende signalen langs de weg.

De voorlichting aan het algemene publiek wordt gegeven via vooral lokale media zoals kranten, radio, lokale televisie, enzovoort. Er zullen in de regionale dagbladen wekelijkse berichten komen over resultaten van uitgevoerde controles. Dat is de standaard manier van voorlichting zoals die gebruikelijk is bij de politie. Voorts is het de bedoeling dat er een maandelijks persbericht wordt uitgegeven waarin aandacht wordt besteed aan de resultaten van verschillende controles en waarin dieper wordt ingegaan op de achtergronden van het verkeerstoezicht op onveilig weggedrag.

De voorlichting aan doelgroepen richt zich op de volgende categorieën: jonge bestuurders, zakelijk rijders, toeristische rijders. Voor deze doelgroepen zal via aparte kanalen (sportkantines, campings, VVN) informatie over het geïntensiveerd toezicht worden verschaft. Daarnaast zal in de maandelijks persberichten speciaal aandacht worden besteed aan lokaal verkeer en forensisch verkeer.

Tabel 1.2 geeft een overzicht van de inzet van speciale handhavingssignalen die het effect van het toezicht dienen te ondersteunen.

Aandachtsgebied	Opvallende handhavingssignalen
Snelheid	mottoborden met camera en logo project; feedbackbord 'Uw snelheid is gecontroleerd'
Alcohol	actiewagen en plu mobiel bij grote controles; magneetstrips 'alcoholcontrole' bij ad-hoc-controles; folder/kaart bij controles bij ongevallen
Gordel	lichtkrant 'Gordel om, politie controleert'; borden 'Gordel om, extra politietoezicht'
Helmen	nog in te vullen

Tabel 1.2. Inzet van handhavingssignalen in het project 'Fryske Diken'.

In Bijlage 6.1 is een artikel opgenomen met nadere achtergrondinformatie over het project.

#### 1.4. Een ambitieus evaluatieplan

De evaluatie van het geïntensiveerde politietoezicht in Friesland is erop gericht een samenhang te kunnen vaststellen tussen de Friese politie-



inspanningen in het verkeer en de Friese verkeersveiligheid. De bewijsvoering voor de oorzakelijke samenhang tussen politietoezicht en verkeersveiligheid kent een aantal stappen. Voor het vaststellen van een oorzakelijk verband tussen politietoezicht en verkeersveiligheid is een keten van bewijsvoering nodig, bestaande uit de volgende argumenten of bewijzen.

- In de eerste plaats moet aangetoond kunnen worden, dat er in Friesland een werkelijke verbetering in verkeersveiligheid is opgetreden.
- In de tweede plaats moet aangetoond kunnen worden, dat de verbetering in het ongevalspatroon samenhangt met verbetering in verkeersgedrag en onderliggende gedragsdeterminanten zoals motieven, attitudes en kennis. Als ontwikkelingen in verkeersveiligheid in termen van ongevallen en in termen van gedrag en gedragsprocessen parallel lopen, mag aangenomen worden dat de toegenomen verkeersveiligheid een gevolg is van gedragsverandering.
- In de derde plaats moet de verandering in het verkeersgedrag in verband worden gebracht met de intensivering van het politietoezicht. De mogelijke oorzaken voor de gedragsverandering, waaronder het politietoezicht, moeten in kaart worden gebracht en nagegaan dient te worden wat de unieke bijdrage van het politietoezicht aan de verandering is geweest.
- In de vierde plaats moet nagegaan kunnen worden, in welke mate de verandering in verkeersveiligheid mede toegeschreven zou kunnen worden aan mogelijke andere factoren zoals veranderingen in weer, in verkeersdrukte, enzovoort. Daarvoor zijn vergelijkingen nodig waarin de invloed van andere factoren wordt geëlimineerd of voor die invloed wordt gecorrigeerd.

De keten van bewijsvoering vereist dus dat we verschillende categorieën gegevens bijhouden:

- *Eerste categorie: effectgegevens betreffende verkeersongevallen*  
De eerste categorie gegevens betreft de gegevens over ongevallen en verkeersslachtoffers.
- *Tweede categorie: effectgegevens betreffende gedrag en onderliggende determinanten*  
De tweede categorie gegevens betreft gegevens over gedrag en onderliggende gedragsprocessen.
- *Derde categorie: oorzaakgegevens betreffende politietoezicht en begeleidende publiciteit*  
De derde categorie gegevens betreft gegevens over de verrichte politie-inspanningen in het verkeer en de begeleidende publiciteit. Gezien de geplande hoge intensiteit van het politietoezicht mag aangenomen worden dat het politietoezicht de primaire oorzaak is van gedragsverandering.
- *Vierde categorie: oorzaakgegevens betreffende alternatieve factoren*  
De vierde categorie gegevens betreft gegevens over mogelijke alternatieve factoren die een bijdrage hebben geleverd aan veranderingen in de verkeersveiligheid. Van belang is de invloed van deze factoren geheel uit de vergelijkingen te elimineren dan wel de invloed van deze factoren in de vergelijking op te nemen en in te schatten.

Tot nu toe is in globale zin gesproken over gegevens betreffende ongevallen, gedrag en politietoezicht, alsof het zou gaan om homogene eenheden. In de praktijk is er binnen deze gegevensgroepen evenwel sprake van allerlei differentiaties. Zo verschilt het Friese politietoezicht per type verkeers-overtreding (snelheid, alcohol, gordel) in de schaal en opzet van de

controles, en in de mate van intensivering die over de tijd is toegepast. En uit onderzoek is bekend dat ook de gedragseffecten van het toezicht per type overtreding verschillen. Dit betekent dat de verbanden tussen politietoezicht, gedrag en ongevallen apart per type overtreding moeten worden onderzocht.

Om een voorbeeld te geven: verondersteld mag worden dat het politietoezicht op alcoholgebruik in het verkeer met name invloed heeft op het rijden onder invloed en vrijwel niet op snelheidsgedrag, en dat de verbetering in verkeersveiligheid door deze vorm van toezicht zich met name uit in ongevallen in de nachtelijke weekenduren. Voor de bewijsvoering van effectiviteit van het politietoezicht is dus nodig dat er specifieke selecties en onderscheiden in deze gegevens worden aangebracht.

Ten slotte blijft nog de vraag in hoeverre effecten van politietoezicht op gedrag en ongevallen ook feitelijk gekwantificeerd kunnen worden. Het aantonen dat politietoezicht effect heeft gehad op gedrag en ongevallen is belangrijk; het doen van meer precieze of onderbouwde uitspraken over de grootte en duurzaamheid van dat effect gaat nog een stap verder en stelt hogere eisen aan de bewijsvoering. We lichten dit hieronder toe.

Verkeersveiligheid is op te vatten als de uitkomst van een systeem van onderling interacterende factoren, waarvan het politietoezicht in het verkeer één onderdeel vormt. De bewijsvoering voor de effectiviteit van het politietoezicht kan langs twee wegen verlopen:

- een stap-voor-stap-benadering;
- een systeembenadering.

De *stap-voor-stap-benadering* wordt tot nu toe standaard toegepast bij elke evaluatie. De keten van bewijsvoering die we hierboven hebben geschetst, is in feite de *stap-voor-stap-benadering*. Voor elk van de verbanden tussen toezicht, alternatieve factoren, gedrag, ongevallen wordt een relevante gegevensvergelijking gemaakt, en op basis van dat gehele stelsel van vergelijkingen wordt een slotconclusie gegeven.

Er is niet zoveel aan te merken op de *stap-voor-stap-benadering*, behalve dan dat deze benadering zelden leidt tot een goede kwantificering van effecten. *Stap-voor-stap* worden er vergelijkingen gemaakt, maar het combineren van de vergelijkingen in één slotvergelijking is vaak rekenkundig niet mogelijk.

Die mogelijkheid bestaat wel in een *systeembenadering*. Een systeembenadering houdt in dat informatie over de verschillende factoren die de werking van het verkeerssysteem bepalen, wordt bijgehouden en geanalyseerd volgens één (statistisch) systeem-model. Vanuit rekentechnisch oogpunt kan zo'n model tot scherpere conclusies leiden over de precieze bijdrage van verschillende factoren dan een verzameling van losstaande vergelijkingen.

Een dergelijke evaluatie volgens een statistisch model veronderstelt dat gegevens over het systeem over verscheidene jaren worden bijgehouden. Een gegevensreeks over een periode van vier jaar of langer zou voldoende moeten zijn om een analyse uit te voeren. Het gaat hier in feite om een aanpak van evalueren die in Nederland nog niet is toegepast, omdat de looptijd van projecten vaak niet lang genoeg is of omdat de kosten van een dergelijke fundamenteel-wetenschappelijke evaluatie eenvoudigweg te hoog worden bevonden.

In hoofdstuk 3 komen we terug op de systeembenadering en geven we een voorzet voor een analysestrategie die past binnen een dergelijke benadering.

Alvast vooruitlopend op het tweede en derde hoofdstuk van dit rapport volgen hier nog enkele overwegingen over de haalbaarheid van de totale evaluatie. Het succes van de evaluatie hangt uiteindelijk van vier factoren af:

1. de kwaliteit van de geleverde gegevens;
2. de continuïteit van de geleverde gegevens ;
3. de variatie in de gegevens;
4. de mogelijkheid voor relevante vergelijkingen (landelijk/controlegebied).

De eerste twee factoren, kwaliteit en continuïteit van gegevens, komen aan de orde in hoofdstuk 2 van dit rapport. De beide andere factoren, variatie in de gegevens en de mogelijkheid voor het uitvoeren van relevante vergelijkingen, komen aan de orde in hoofdstuk 3 bij de bespreking van het plan voor de evaluatie.

## 2. Inventarisatie en try-out meetgegevens

### 2.1. Inleiding

In dit hoofdstuk gaan we in op de verschillende soorten gegevens die voor de evaluatie van het geïntensiveerd politietoezicht van belang zijn. Voor elke categorie van gegevens wordt ingegaan op de volgende kwesties:

- het belang van de gegevens;
- de bron van de gegevens;
- de inhoud van de gegevens;
- te verwachten kwaliteit van de gegevens;
- de aanlevering van de gegevens;
- de verwerking van de gegevens;
- de conclusies.

We bespreken de gegevens in de volgorde van de vier categorieën gegevens die in het voorgaande hoofdstuk zijn onderscheiden, namelijk:

- eerste categorie: effectgegevens betreffende verkeersongevallen (§ 2.2);
- tweede categorie: effectgegevens betreffende gedrag en onderliggende determinanten (§ 2.3 t/m 2.6);
- derde categorie: oorzaakgegevens betreffende politietoezicht en begeleidende publiciteit (§ 2.7 t/m 2.8);
- vierde categorie: oorzaakgegevens betreffende alternatieve factoren (§ 2.9 t/m 2.13).

### 2.2. Gegevens ongevallen

#### 2.2.1. *Het belang van de gegevens*

De doelstellingen van het geïntensiveerd Friese politietoezicht zijn uitgedrukt in aantallen verkeersslachtoffers. Voor de evaluatie van de effecten van het Friese politietoezicht zijn gegevens over ongevallen en verkeersslachtoffers onmisbaar.

#### 2.2.2. *Gegevensbronnen*

De voornaamste bron van gegevens is de Verkeersongevallenregistratie van AVV/BG, ook wel bekend onder de naam 'VOR'. Andere bronnen van slachtoffersgegevens zoals LMR en VIPORS<sup>1</sup> kunnen landelijk gezien wel een aanvulling geven op de gegevens van AVV/BG, maar kunnen niet gebruikt worden voor provinciale analyses.

#### 2.2.3. *Welke variabelen/kenmerken*

De gegevens over ongevallen en verkeersslachtoffers in Friesland zullen worden uitgesplitst naar:

<sup>1</sup> LMR: de Landelijke Medische Registratie van SIG Zorginformatie.  
VIPORS: Verkeersongevallen in PORS, het Privé Ongevallen Registratie Systeem van Consument en Veiligheid.

- tijdstip;
- locatie en wegsoort;
- aard ongeval;
- betrokken partijen.

#### 2.2.4. *Te verwachten kwaliteit van de gegevens*

De Verkeersongevallenregistratie (VOR) is gebaseerd op door de politie aangeleverd materiaal. Wanneer betrokkenen bij een ongeval de politie niet waarschuwen, om welke reden dan ook, is het derhalve logisch dat zo'n ongeval niet geregistreerd wordt, zelfs als sprake is van min of meer ernstig letsel. De VOR is dan ook niet volledig.

Hoewel volledigheid uiteraard de ideale situatie is, is onvolledigheid geen onoverkomelijk probleem. Men kan de VOR zien als een zeer omvangrijke en daarmee bijzonder bruikbare steekproef. Ernstiger is het gesteld met de representativiteit. De registratiegraad blijkt in de praktijk zowel afhankelijk te zijn van de ernst van het ongeval als van de wijze van verkeersdeelname.

In het algemeen geldt dat de ernstiger ongevallen veel vaker worden geregistreerd dan de minder ernstige, en dat de ongevallen met gemotoriseerde voertuigen veel vaker worden geregistreerd dan die met niet-gemotoriseerde voertuigen. Zoals bekend wordt de registratie van verkeersdoden compleet geacht.

Voor ziekenhuisopnamen bedraagt de gemiddelde registratiegraad volgens de IVO-inzichten rond de 60%. Hier blijken de slachtoffers van motorvoertuigen (auto, vrachtauto, motorfiets) en ook bromfietzers een registratiegraad van niet ver onder de 100% te halen, terwijl fietsers en voetgangers ver onder het gemiddelde van 60% zakken. Hierbij moet worden aangetekend de registratie van fietsers (en voetgangers) bij botsingen met motorvoertuigen ook duidelijk completer is dan die waarbij geen motorvoertuigen waren betrokken. Kennelijk speelt voor de mate van registratie ook de wijze van verkeersdeelname van de tegenpartij een rol.

In 1997 hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) schattingen gepubliceerd van de werkelijke aantallen verkeersslachtoffers. De SWOV heeft hiertoe in opdracht van het ministerie een methode ontwikkeld en toegepast.

De cijfers zijn vooralsnog beschikbaar voor ziekenhuisgewonden en gewonden die zich bij de Spoedeisende-Hulpafdeling van een ziekenhuis hebben gemeld; de eerste categorie vanaf 1991 en de tweede categorie vanaf 1994. Aangezien de politieregistratie bij verkeersdoden volledig wordt geacht, zijn daarvoor geen ophogingen toegepast.

Behalve totalen zijn er voor de werkelijke aantallen ook onderverdelingen berekend voor onder andere vervoerwijze, leeftijd en provincie. Deze cijfers zijn in BIS-V (het BeleidsInformatieSysteem Verkeersveiligheid van de SWOV) opgenomen. De nieuwe schattingen bevestigen de eerdere inzichten: de onderregistratie is met name groot bij enkelvoudige fietsongevallen (ongevallen waarbij geen andere verkeersdeelnemer betrokken is). Daarbij zijn jongeren en ouderen oververtegenwoordigd.

### 2.2.5. *Aanlevering van de gegevens*

De SWOV beschikt over de gegevens van AVV/BG en kan deze gegevens gebruiken ten behoeve van onderzoek.

### 2.2.6. *De verwerking van de gegevens*

De SWOV selecteert de gegevens volgens het voorbeeldformaat in *Tabel 2.1* en maakt de vergelijkingen, eventueel worden vergelijkingen met naburige Drentse en Groningse regio's meegenomen.

### 2.2.7. *Conclusies gegevens ongevallen*

1. De slachtoffergegevens worden gesplitst naar tijdstip, wegsoort en betrokken partijen, en er worden vergelijkingen gemaakt naar ontwikkeling van aantallen slachtoffers in Friesland en rest van Nederland en tussen Friese regio's onderling.
2. Er zal zo veel mogelijk gewerkt worden met de werkelijke aantallen slachtoffers.

## 2.3. **Gegevens over verkeersgedrag: rijsnelheid**

### 2.3.1. *Belang van de gegevens*

De gegevens over rijsnelheden zijn op drie momenten in de evaluatie van belang:

- Op korte termijn kunnen de gegevens over rijsnelheden op specifieke wegen inzicht geven in de bereikte effecten op rijsnelheid. Op basis van dat inzicht, kunnen beslissingen worden genomen over aanpassing van de inzet van het politietoezicht op specifieke wegen. Als bijvoorbeeld op een wegvak slechts 7% overtreders wordt aangetroffen na een maand controleren, dan zou de controle-intensiteit op dat wegdeel verminderd kunnen worden. Het toezicht zou dan ingezet kunnen worden voor een ander wegvak waar bijvoorbeeld 18% overtreders geconstateerd is. De terugkoppeling van de snelheidsresultaten op verschillende wegen geschiedt op dit moment door het Aktiecentrum Naleving Verkeersregels (ANV). Er zal nog met het Aktiecentrum worden afgesproken welke aanvullende rol de SWOV hierin kan spelen.
- De gegevens over de rijsnelheden zijn van belang voor de evaluatie van de effecten van het geïntensiveerd politietoezicht op verkeersgedrag. De snelheidsgegevens vormen een onmisbare input voor de evaluatie van de effecten na het eerste en het tweede projectjaar.
- Op langere termijn zijn de snelheidsgegevens ook van belang voor het uitvoeren van een systeem-analyse van de verbanden tussen politietoezicht, gedrag en ongevallen. In het eerste hoofdstuk zijn we kort ingegaan op deze analyse. In hoofdstuk 3 wordt in meer detail ingegaan op de bedoeling en opzet van deze analyse.

In principe zijn afspraken gemaakt met het Bureau Verkeer en Vervoer over aanlevering van gegevens vanaf januari 1998. Voor de evaluatie van de effecten van het geïntensiveerd toezicht in 1998 zou het wenselijk zijn om ook voor een deel van het jaar 1997 snelheidsgegevens te hebben. Hierover moet nog overleg worden gevoerd.

### 2.3.2. *De gegevensbronnen*

De gegevens zijn afkomstig van het meetlussen-netwerk in de provincie Friesland, dat onder het beheer valt van het Bureau Verkeer en Vervoer van de provincie Friesland.

### 2.3.3. *Welke variabelen/kenmerken*

De aangeleverde files bevatten gegevens over:

- de totale periode van de meting;
- het tijdstip van elke afzonderlijke waarneming;
- de snelheidsklassen;
- de lengteklassen (bepalend voor identificatie personenauto's en vrachtauto's);
- de volgtijdklassen (bepalend voor de identificatie van de volgafstand);
- de tijdsintervalwaarde.

Voorts zit er een telpuntcode in de gegevens. Aan de hand van deze code kan het punt waar wordt gemeten, geïdentificeerd worden. Het is daarbij noodzakelijk om over de telpunten nog meer informatie te ontvangen van de politie. Het is de bedoeling om de gegevens in uur-frequenties per maand aangeleverd te krijgen.

### 2.3.4. *Te verwachten kwaliteit van de gegevens*

Het protocol op basis waarvan de metingen worden verricht, moet bij elke nieuwe meetcyclus opnieuw ingevoerd worden. Dat betekent dat voor de inwerkingstelling van de apparatuur een aantal gegevens handmatig moet worden ingetikt, zoals het nummer van de week en het nummer van de dag van de meting. Doordat deze gegevens van het protocol handmatig moeten worden ingevoerd, bestaat er een kans op fouten. Het is daarom van groot belang om daar elke maand op te controleren. Deze controle zal moeten plaatsvinden na het inlezen van de bestanden.

Indien fouten worden gevonden, kan een poging worden gedaan om de aard van de fout te vinden en te herstellen. Eenvoudiger en minder tijdrovend is het om fout gegevensmateriaal weg te laten. Gezien de continue meting van snelheden op 39 wegvakken, is het niet precair als voor enkele wegvakken zo nu en dan een groep gegevens wordt weggelaten. Op de totale omvang van de gegevens gaat het dan om kleine omissies, die de uitvoering van relevante analyses niet verstoren.

Behalve fouten ten gevolge van verkeerde handmatige invoer bij inwerkingstelling van de apparatuur, moet ook rekening worden gehouden met incidentele veranderingen in de aanlevering van de gegevens, bijvoorbeeld een levering in andere dan uur-frequenties of het gebruik van andere grenswaarden voor de snelheid. Daarop moet dan - incidenteel - een correctie plaatsvinden.

### 2.3.5. *Aanlevering van de gegevens*

Er is met het Bureau Verkeer en Vervoer van de provincie Friesland overleg gevoerd over de gegevens van het Friese meetlussen-net (zie ook *Bijlage 3*), en er zijn afspraken gemaakt over feitelijke aanlevering van deze gegevens aan de SWOV. Deze afspraken houden in, dat het Bureau Verkeer en

Vervoer tegen een maandelijkse onkostenvergoeding van f 600,- de SWOV maandelijks binaire datafiles van alle vaste Friese meetlocaties toestuurt. De verzending geschiedt door middel van e-mail. Daarbij reserveert het Bureau Verkeer en Vervoer enige tijd voor beantwoording van vragen over mogelijke ongeregelheden in deze gegevens.

De hiervoor genoemde afspraken hebben betrekking op de periode januari 1998 t/m december 1999. Daarna zullen in een gesprek vervolgspraken worden gemaakt.

### 2.3.6. *De verwerking van de gegevens*

De verwerking van de gegevens door de SWOV kent de volgende stappen:

1. De SWOV ontvangt maandelijks 39 binaire dat.files op e-mail-site `fryske-diken@swov.nl`.
2. De SWOV transformeert de dat.files in ASCII-files. Vervolgens worden de gegevens ingelezen in een SAS-omgeving met behulp van een speciaal daarvoor ontwikkeld inleesprogramma. Dit programma leest eerst het protocol van de meting in. Op dit moment zijn er twee inleesprotocollen mogelijk: er is een protocol dat bestaat uit vijftig velden met informatie over de meting, en er is een protocol met 256 velden voor informatie over de meting. Nadat de gegevens uit het protocol zijn ingelezen, gaat het programma op basis van de inhoud van het protocol de meetgegevens inlezen.
3. Na de foutencontrole worden de gegevens definitief opgeslagen.
4. De gegevens worden per wegvak in een tabel en grafiek gezet, mede ten behoeve van terugkoppeling van resultaten aan de projectgroep.
5. De gegevens worden op oog gecontroleerd op uitschieters/uitbijters in de resultaten. Bij vreemde resultaten wordt navraag gedaan bij het Bureau Verkeer en Vervoer.

### 2.3.7. *Conclusies gegevens snelheid*

1. De snelheidsgegevens van het Bureau Verkeer en Vervoer vormen een onmisbare schakel in de evaluatie van de intensivering van het Friese verkeerstoezicht, dat voor een belangrijk deel bestaat uit toezicht op rijnsnelheid op provinciale wegen in Friesland.
2. Tegen maandelijkse kosten van f 600,- (exclusief) ontvangt de SWOV maandelijkse gegevens van 39 vaste meetpunten in Friesland.
3. De snelheidsgegevens maken de volgende vergelijkingen mogelijk:
  - vergelijking van snelheid over de tijd;
  - vergelijking van snelheid op wegen waar gecontroleerd is versus wegen waar niet gecontroleerd is;
  - vergelijking van snelheid op verschillende tijdstippen op werkdagen en in weekenddagen.

## 2.4. **Gegevens over verkeersgedrag: alcoholgebruik in het verkeer**

### 2.4.1. *Het belang van de gegevens*

De gegevens over alcoholgebruik in het verkeer worden verzameld om de effecten van het geïntensiveerd politietoezicht op het rijden onder invloed te kunnen inschatten. Voor de evaluatie van de effecten van het geïntensiveerd



politietoezicht na het eerste en tweede projectjaar, zijn deze gegevens van belang.

#### 2.4.2. *De gegevensbronnen*

De gegevens worden verkregen tijdens politiecontroles die volgens vaste werkwijze, op van te voren vastgelegde plaatsen en tijdstippen worden uitgevoerd. De SWOV is verantwoordelijk voor de planning en supervisie van de controles. Controleteams van de politie houden willekeurige automobilisten staande en nemen hun een ademtest af met digitaal uitleesbare ademtesters die een exacte BAG-waarde presenteren. De SWOV stelt de benodigde apparatuur en mondstukken aan de politie ter beschikking. In § 3.3 wordt de onderzoeksopzet voor het verkrijgen van deze gegevens nader beschreven.

#### 2.4.3. *Welke variabelen/kenmerken*

Behalve het bloedalcoholgehalte (BAG), registreert de politie ook:

- de leeftijd;
- het geslacht;
- herkomst (horecagelegenheid, sportkantine, huis, werk, enzovoort), alsmede de uitslag van de ademanalyse van verdachten van het rijden onder invloed.

#### 2.4.4. *Te verwachten kwaliteit van de gegevens*

Ten behoeve van deze metingen, legt de SWOV gedetailleerd vast, hoe de controleteams van de politie te werk dienen te gaan. Verder ontwerpt de SWOV formulieren waarop de controleteams de verzamelde gegevens dienen vast te leggen. De SWOV verzorgt behalve de organisatie, ook de kwaliteitsbewaking van de dataverzameling, onder andere via instructie aan de politie voorafgaand aan de metingen en via steekproefsgewijze controle en begeleiding tijdens de metingen. Op basis van de gegevens kunnen wetenschappelijk verantwoorde uitspraken worden gedaan over de ontwikkeling van het rijden onder invloed in de provincie Friesland.

#### 2.4.5. *Aanlevering van de gegevens*

De politie noteert de gegevens van de controles en levert deze aan de SWOV.

#### 2.4.6. *De verwerking van de gegevens*

De resultaten van de metingen worden geanalyseerd met behulp van een log-lineair analyseprogramma, zoals ook bij voorgaande Rij- en drinkgewoontenonderzoeken is gebeurd.

#### 2.4.7. *Conclusies gegevens rijden onder invloed*

1. Op basis van het onderzoek Rij- en Drinkgewoonten kunnen op wetenschappelijk verantwoorde wijze uitspraken worden gedaan over de ontwikkeling van het rijden onder invloed in de provincie Friesland (eventueel afgezet tegen rest van Nederland of naburige provincies).

## 2.5. Gegevens over verkeersgedrag: gordelgebruik in het verkeer

### 2.5.1. *Het belang van de gegevens*

Het onderzoek naar beveiligingsmiddelen in personen- en bestelauto's dat de SWOV met grote regelmaat uitvoert, richt zich op de aanwezigheid en het gebruik van gordels, kinderbeveiligingsmiddelen en hoofdsteunen. De gegevens over het gordelgebruik in Friesland zijn van belang voor de evaluatie van de effecten van het geïntensiveerd politietoezicht na het eerste en het tweede projectjaar.

### 2.5.2. *Welke variabelen/kenmerken*

Standaard worden in het onderzoek de volgende variabelen gemeten:

- gordelgebruik van bestuurders en voorpassagiers van personenauto's;
- aanwezigheid en gebruik van gordels door achterpassagiers van personenauto's;
- aanwezigheid en gebruik van kinderzitjes in personenauto's;
- goed gebruik van de hoofdsteun in personenauto's door bestuurder en voorpassagier;
- aanwezigheid en gebruik van gordels door bestuurders en voorpassagiers van bestelauto's;
- motieven voor gebruik aan de hand van een schriftelijke enquête.

### 2.5.3. *Te verwachten kwaliteit van de gegevens*

Met de gehanteerde observatiemethode worden betrouwbare waarnemingen verricht. De kwaliteit ervan wordt ook bepaald door de steekproefgrootte. Wanneer het erom gaat veranderingen te meten in het gordelgebruik van bestuurders en voorpassagiers van personenauto's in Friesland, dan ligt bij de huidige steekproefgrootte per provincie de significantiemarge ongeveer bij vier percentagepunten. Wil men bij de huidige waargenomen draagpercentages in Friesland veranderingen vaststellen in de orde van 2%, dan zijn (afhankelijk van het onderscheid dat men wil maken) aanmerkelijk grotere steekproeven nodig. Per onderdeel zou het moeten gaan om steekproeven in een orde van grootte van 1.500 waarnemingen.

De doelstellingen van het geïntensiveerd toezicht (90% van de Friese weggebruikers draagt een gordel) zijn dermate ambitieus dat het gaat om relatief grote verschuivingen in draagpercentages (>10%) in Friesland. De gehanteerde steekproef is voldoende om deze veranderingen (en eventueel ook kleinere veranderingen van ongeveer 5%) vast te stellen.

### 2.5.4. *Aanlevering van de gegevens*

De SWOV huurt een extern databureau in dat volgens specificaties van de SWOV de observaties in het verkeer verricht. De SWOV houdt toezicht op de kwaliteit.

### 2.5.5. *De verwerking van de gegevens*

De SWOV analyseert de gegevens met als doel veranderingen over tijd in het gordelgebruik vast te stellen.

### 2.5.6. *Conclusies gegevens gordelgebruik*

1. Via het SWOV-beveiligingsmiddelenonderzoek is het mogelijk om de ontwikkeling van het gordelgebruik in de provincie Friesland vast te stellen.
2. Het SWOV-beveiligingsmiddelenonderzoek heeft tot nu toe elk jaar in april plaats gevonden. Voor de evaluatie van de effecten van het eerste projectjaar, is dit een wat onfortuinlijke planning. De evaluatie van de effecten van het eerste projectjaar zou bij voorkeur in maart 1999 moeten worden opgeleverd; op dat moment zijn de gegevens van het in 1998 gehouden onderzoek wel beschikbaar, maar niet van het in 1999 gehouden onderzoek.

## 2.6. **Gegevens over gedragsachtergronden: PROV-enquête**

### 2.6.1. *Het belang van de gegevens*

Aan de hand van observaties en metingen in het verkeer, kan de ontwikkeling van gedrag in het verkeer worden vastgesteld. De invloed van politietoezicht op gedrag in verkeer gaat in eerste instantie uit van de dreiging van betrap worden en bestraffing. Ook kan een rol spelen dat op langere termijn het politietoezicht en de omringende publiciteit weggebruikers ervan overtuigd, dat het toezicht op mogelijk gevaarlijk rijgedrag nuttig en noodzakelijk is. Dit betekent dat de publieke waardering van het gedrag zelf verandert. In Nederland is bijvoorbeeld over een periode van twintig jaar een verandering gekomen in de waardering van het rijden onder invloed. De tolerantie ten opzichte van dit gedrag is sinds de jaren zeventig - mede onder invloed van verbeterde toezichtmethoden en massamediale voorlichtingscampagnes - aanzienlijk afgenomen.

De bedoeling is dat het geïntensiveerd Friese politietoezicht de weggebruiker stimuleert tot veiliger verkeersgedrag. De belangrijkste basis voor deze stimulans berust op de dreiging dat weggebruikers bij belangrijke regelovertredingen betrap en bestraft zullen worden. Voor een deel berust de stimulerende werking van het politietoezicht ook op andere processen dan directe dreiging. De aanwezigheid van de politie in het verkeer als superviserende autoriteit kan het normbesef onder automobilisten bevestigen en aanscherpen; de voorlichting omtrent het politietoezicht kan ook van invloed zijn op normen, meningen en bewegredenen.

Het belang van ondervraging van Friese weggebruikers over ervaringen met politietoezicht en over motieven voor rijgedrag is, dat aldus een beeld wordt verkregen van de achterliggende motieven en normen voor gedrag. Eén van de onderzoeksvragen betreft of gedragsverandering vooral is ingegeven door het motief 'angst voor bekeuring' of dat ook andere motieven het gedrag lijken te veranderen.

### 2.6.2. *De bron van de gegevens*

Het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) is een grootschalige, jaarlijks herhaalde, schriftelijke enquête onder Nederlandse weggebruikers, die wordt uitgevoerd door bureau Traffic Test. Dit enquêteonderzoek is vanaf 1990 zeven keer uitgevoerd, waarbij in elke Nederlandse provincie een representatieve steekproef van weggebruikers wordt

ondervraagd. Hierdoor leent het PROV zich voor zowel vergelijkingen over tijd als vergelijkingen tussen provincies en de rest van Nederland.

De PROV-enquête bestaat uit de volgende onderdelen (Vissers, Zeilstra & Nägele, 1996):

- algemeen;
- verkeersongevallen, bekeuringen en meningen over verkeersveiligheids- (beleid);
- rijsnelheden;
- rijden onder invloed;
- gebruik van autogordels in personenauto's;
- gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen in personenauto's;
- gebruik van de bromfiets, fiets en snorfiets;
- draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen en de gewijzigde verkeerswetgeving in de loop van 1996.

Het PROV was en is bedoeld als instrument voor het volgen van ontwikkelingen in verkeersgedrag en meningen en kennis daarover (algemene monitoring).

### 2.6.3. Welke variabelen/kenmerken

De volgende vragen uit het PROV zijn van direct belang om inzicht te verkrijgen in de ervaringen met politietoezicht in Friesland, en motieven en normen inzake gedrag waarop gecontroleerd is:

*Vraag 14. Heeft u in 1997 een of meer bekeuringen gekregen? Waarvoor kreeg u die bekeuring?*

- a. niet dragen autogordel
- b. te snel rijden op een autosnelweg
- c. te snel rijden op een provinciale weg
- d. te snel rijden binnen de bebouwde kom
- e. fout parkeren
- f. rijden onder invloed van alcohol

*Vraag 15. Bent u in 1997 ook wel eens door de politie staande gehouden in verband met een controle, zonder dat u bent bekeurd?*

- a. ja, snelheidscontrole
- b. ja, alcoholcontrole
- c. ja, controle op het dragen van autogordels
- d. ja, controle op het dragen van valhelmen

*Vraag 38. Denkt u dat de kans om te worden gecontroleerd voor de onderstaande verkeersovertredingen in 1997 is veranderd?*

- a. controle op het niet dragen van de autogordel
- b. controle op het niet veilig vervoeren van kinderen in een auto
- c. controle op het rijden onder invloed van alcohol
- d. controle op het niet dragen van de valhelm op de bromfiets
- e. controle op te hard rijden op een auto(snel)weg
- f. controle op te hard rijden op een provinciale weg
- g. controle op te hard rijden op een weg binnen stad of dorp

*Vraag 48. Als u als automobilist sneller rijdt dan de officiële maximum-snelheid, waarom doet u dat dan?*  
haast / leuk-prettig / verveling / aanpassen aan anderen / geen echte reden / anders / overschrijd nooit limiet

*Vraag 51. Als u niets drinkt of hooguit 1 à 2 glazen alcohol omdat u nog moet autorijden, waarom doet u dat dan?*  
gevaarlijk / wettelijk voorgeschreven / kans bekeuring / slaperig / wens van vrienden/familie / gewoonte / anders / ik lust geen alcohol

*Vraag 58. Als u als bestuurder of passagier de autogordel wel draagt wat is daarvan dan de reden?*  
gewoonte / verplicht / kans op bekeuring / veiliger / vriend/partner/familie wil dat / anders / ik draag nooit gordel

*Vraag 59. Als u als bestuurder of passagier de autogordel niet draagt wat is daarvan dan de reden?*  
vergeten / onprettig / gordel geen zin / gordel meer letsel / gevaarlijk bij water / bij korte ritten niet nodig / ik draag nooit gordel

*Vraag 60. Vindt u de onderstaande gedragingen van andere weggebruikers wel of niet verkeerd/sociaal?*

- a. te hard rijden door automobilisten
- b. het niet dragen van de autogordel
- c. het onveilig vervoeren van kinderen in een auto
- d. het rijden onder invloed van drie glazen alcohol
- e. het niet dragen van een valhelm op de bromfiets

*Vraag 64. Bent u voor of tegen de onderstaande maatregelen om de verkeersveiligheid op 80 km/uur wegen te verbeteren?*

- d. Meer en strengere controles door de politie op rijnsnelheid op 80 km/uur-wegen

Behalve gegevens over gedrag, ervaringen met politietoezicht en motieven voor gedrag, bevat het PROV ook een aantal achtergrondgegevens van respondenten zoals: sekse, leeftijd, gebruik privé-auto of lease-auto, gereden jaarkilometrage. Op basis hiervan kunnen eventueel nadere opsplitsingen in gegevens worden uitgevoerd.

#### 2.6.4. *Te verwachten kwaliteit van de gegevens*

Evenals bij andere schriftelijke enquêtes, speelt bij de PROV het probleem van de lage response een belangrijke rol. Bij een lage response is het de vraag in hoeverre de PROV een volledige afspiegeling geeft van de meningen van de Nederlandse weggebruikers.

Mede op grond van de in 1996 uitgevoerde evaluatie van het PROV (Goldenbeld, Hofhuis & Van Gils, 1997), is in 1997 de opzet voor de steekproeftrekking in het PROV verbeterd. In ieder geval is de PROV-enquête een geschikt instrument om landelijke en provinciale ontwikkelingen in beweerd gedrag en onderliggende normen en motieven te volgen.

#### 2.6.5. *De aanlevering van de gegevens*

De SWOV regelt de opdrachtverlening aan bureau Traffic Test voor opname van de extra vragen en voor uitvoering van de extra analyses.

#### 2.6.6. *De verwerking van de gegevens*

Bureau Traffic Test voert de analyses uit en rapporteert over de gegevens.

#### 2.6.7. *Conclusies*

1. Gebruik van gegevens van schriftelijke ondervraging van Friese weggebruikers geeft een indicatie van de ervaringen met het politietoezicht bij weggebruikers. Tevens wordt het inzicht in achterliggende processen bij gedragsverandering vergroot.
2. Het PROV bevat een aantal vragen die voor de huidige evaluatie van belang is. Het PROV is een geschikt instrument voor doeleinden van evaluatie, vanwege de mogelijkheid om vergelijkingen over de tijd en tussen provincies uit te voeren.

### 2.7. **Gegevens over werking politietoezicht: de op straat verrichte politie-inspanningen**

#### 2.7.1. *Belang van de gegevens*

Doel van de evaluatie is om het effect van politietoezicht op rijnsnelheid en ongevallen te kunnen aantonen. Daarvoor is nodig dat de controle-inspanningen die de Friese politie pleegt, zo goed mogelijk worden bijgehouden. Daarbij dient de registratie van de controle-inspanningen ook het doel van bijsturing van de politie-inspanningen op kortere termijn.

Met de Friese politie zijn gesprekken gevoerd om na te gaan op welke wijze de Friese politie gegevens over de eigen inspanningen aan de SWOV zou kunnen leveren. Startpunt voor het overleg met de Friese politie vormde een brief aan de hoofdcommissaris van Brakel (*Bijlage 4*) van 19 november 1997. Na deze brief is overleg gevoerd met de heren T. Wierda, chef Divisie Algemene Ondersteuning, en K. Post, coördinator Verkeerstoezicht Friesland, over de aanlevering van gegevens.

#### 2.7.2. *Gegevensbronnen*

De voornaamste leverancier van de gegevens is de Friese politie. De politie maakt bij het aanleveren van de gegevens gebruik van verschillende gegevensbronnen en -systemen, zoals:

- Het dirodarosysteem. In dit systeem worden door de administratie de geplande en uitgevoerde diensten bijgehouden in de vorm van een urenverantwoording.
- TOBIAS. Overtredingen op het gebied van snelheid, rood licht, gordel en helm worden bijgehouden door het TOBIAS-systeem.

- In het X-pol bedrijfsprocessen-systeem worden de dagelijkse werkzaamheden bijgehouden. Voor de invoer in dit systeem zijn de dienstdoende agenten zelf verantwoordelijk.
- Het monitoringsysteem van het bedrijfsbureau te Leeuwarden ten behoeve van evaluatie 'Fryske Diken' door Aktiecentrum Naleving Verkeersregels. Met vijf radarauto's (met camera) wordt gecontroleerd op de 28 wegen die zijn geselecteerd voor het project 'Fryske Diken'. De radarwaarnemers houden de resultaten van de controles bij op lijsten die via e-mail naar het bedrijfsbureau in Leeuwarden gaan, waar per vierwekelijkse periode een aantal zaken wordt bijgehouden. *Bijlage 2* geeft een overzicht van de informatie die door dit systeem wordt bijgehouden. Dit is tevens een overzicht van de tot nu toe geïnvesteerde inspanningen en resultaten op het terrein van verkeerstoezicht in het kader van het project. Met de Friese politie is de afspraak gemaakt dat de SWOV deze gegevens ook maandelijks krijgt aangeleverd.

Er is dus speciaal voor het project 'Fryske Diken' een geautomatiseerd, centraal gegevensverwerkingssysteem opgebouwd, waarbij een groep vaste radarwaarnemers op een standaard manier gegevens invoeren in een centraal bijgehouden systeem. Er is een aanzienlijke kans dat met beëindiging van het project 'Fryske Diken' ook dit systeem wordt ontmanteld, omdat het systeem - de apparatuur, de bemensing enzovoort - geheel betaald wordt uit de projectbegroting. Dit vormt een belangrijk aandachtspunt voor de SWOV, met name met het oog op de analysemogelijkheden op langere termijn. Er zijn de volgende mogelijkheden:

- Het project 'Fryske Diken' wordt in een of andere vorm gecontinueerd met instandhouding van het systeem.
- Het project 'Fryske Diken' wordt stopgezet inclusief het systeem. In dat geval zal de SWOV pogen nieuwe afspraken te maken met de politie die een zo goed mogelijke waarborg zijn voor de continuïteit en de kwaliteit van gegevens omtrent politie-inspanningen.

### 2.7.3. Welke variabelen/kenmerken

#### *Aantal snelheidscontroles*

Het aantal snelheidscontroles voor elk van de 28 wegvakken in het 'Fryske Diken' project wordt bijgehouden door het bedrijfsbureau in Leeuwarden. In de afzonderlijke regiobureaus worden gegevens bijgehouden over snelheids- en roodlichtcontroles buiten het kader van het project 'Fryske Diken'.

#### *Snelheidsovertredingen*

Binnen het TOBIAS-systeem is het mogelijk snelheidsovertredingen te onderscheiden naar:

- staandhouding versus 'op kenteken';
- binnen of buiten de bebouwde kom;
- snelheidsovertredingen in het kader van het project 'Fryske Diken' of overige projecten (alleen indien een aparte projectcode is opgegeven!);
- vaste cameralocaties.

#### *Overtredingen artikel 8*

Via X-pol kan het aantal 'artikel 8 overtredingen' verkregen worden.

#### *Overtredingen van de gordeldraagplicht*

TOBIAS geeft het aantal bekeurde voor en/of achterinzittenden.

#### *Roodlichtovertredingen*

In TOBIAS worden alle roodlichtovertredingen bijgehouden. Binnen TOBIAS kan nog het onderscheid worden gemaakt tussen overtredingen die met camera en die met waarneming zijn geconstateerd. Ook kan per locatie het aantal overtredingen worden vermeld.

#### *Overtredingen 'rijden zonder helm'*

TOBIAS geeft het aantal constatering voor 'rijden zonder helm'.

### 2.7.4. *Te verwachten kwaliteit van de gegevens*

De gegevens uit TOBIAS zijn volgens insiders redelijk betrouwbaar. De X-pol gegevens zijn volgens insiders niet goed betrouwbaar vanwege de grote vrijheid van agenten om naar eigen willekeur de werkzaamheden te beschrijven in dit systeem.

Uit het overleg met de Friese politie is gebleken dat een aantal van de door de SWOV opgevraagde gegevens niet of slechts tegen zeer grote werk-inspanningen geleverd kan worden. Daarbij gaat het om de volgende gegevens:

- het aantal gerichte alcoholcontroles;
- het aantal Friese steden en dorpen waar gerichte alcoholcontroles worden verricht;
- het aantal bij alcoholcontroles gecontroleerde bestuurders;
- het aantal auto's waarvan inzittenden zijn gecontroleerd op gordelgebruik.

De gegevens over alcoholcontroles en het aantal steden en dorpen met alcoholcontroles worden in principe wel bijgehouden, maar het vergt erg veel tijd om deze gegevens op betrouwbaarheid te controleren. Een concreet voorbeeld kan de problematiek verduidelijken. Het komt voor dat agenten tijdens een surveillance gevaarlijk verkeersgedrag van een automobilist opmerken: roodlichtnegatie of rijden met hoge snelheid binnen de bebouwde kom. In dat geval wordt de automobilist staande gehouden; vaak ook wordt de ademtest voor controle op alcoholgebruik afgenomen. In hun activiteiten-verantwoordelijkheid beschrijven de agenten deze activiteit als 'alcoholcontrole'. Maar in dit geval is er geen sprake van een alcoholcontrole zoals het bedoeld is: het systematisch - voor langere tijd - controleren van meer weggebruikers op alcoholgebruik in het verkeer. In de praktijk betekent dit dat voor elke alcoholcontrole die in het X-pol systeem is ingevoerd, moet worden nagegaan of dit een controle is zoals bedoeld en wat de resultaten van die controle zijn geweest. Deze informatie is echter niet via een selecteer-opdracht te achterhalen.

Bij de registratie van de gegevens komt het erop neer dat de persoon die de informatie zou moeten aanleveren per alcoholcontrole naar het veld met toelichtende tekst gaat en dit veld leest. Vervolgens noteert hij handmatig de gegevens en zet ze in een spread-sheet en stuurt ze op naar de SWOV. Dit neemt enkele uren tijd in beslag, onder meer omdat de software niet snel werkt. Het vergt dus al enkele uren tijd om uit het informatiesysteem X-pol de gegevens te halen die betrekking hebben op alcoholcontroles. Een



bijkomende complicatie is dat bij deze controles niet consistent wordt vermeld hoeveel weggebruikers zijn gecontroleerd.

Het is duidelijk geworden dat de snelheid waarmee de politie relevante informatie uit het eigen bedrijfssysteem kan halen, laag is. De relevante informatie is namelijk vaak pas te halen op het allerlaagste niveau van de informatieverwerking: de actuele beschrijving van de controle. Dat betekent dat er enorm veel leeswerk vanaf het scherm moet worden verricht en dat vaak handmatig informatie moet worden genoteerd. De tijdsinvestering die nodig is voor het verkrijgen van de informatie gaat de capaciteit van de Friese politie te boven.

#### 2.7.5. *Aanlevering van de gegevens*

De gegevens over de politie-inspanningen die in het kader van het project 'Fryske Diken' worden verricht, worden maandelijks aan de SWOV geleverd in de vorm van Excel-files. Deze files worden per e-mail verstuurd.

#### 2.7.6. *De verwerking van de gegevens*

De SWOV verwerkt de Excel-files in samenvattende overzichten van de politie-inspanningen die zijn verricht binnen het project 'Fryske Diken'. De SWOV controleert de opgestuurde gegevens op volledigheid en duidelijkheid en doet navraag in het geval van ontbrekende, onduidelijke of sterk afwijkende resultaten.

#### 2.7.7. *Conclusies gegevens politie-inspanningen*

1. De politie Friesland kan betrouwbare gegevens aanleveren omtrent de resultaten van de uitgevoerde controles en omtrent de aantallen controles per wegvak in het kader van het project 'Fryske Diken'. Naar schatting dekken deze gegevens meer dan 90% van alle snelheidscontroles op provinciale wegen in Friesland.
2. De beëindiging van het project 'Fryske Diken', inclusief de stopzetting van het informatiesysteem, vormt een verstorende factor voor de uitvoering van de lange-termijnanalyse. De SWOV zal hierop in gesprekken met de Friese politie tijdig moeten anticiperen en na moeten gaan wat de mogelijkheden zijn om continuïteit in de gegevensaanlevering te waarborgen.
3. De door de SWOV verlangde gegevens omtrent aantallen alcohol- en gordelcontroles in Friesland, en aantallen daarbij gecontroleerde bestuurders of inzittenden, kunnen vooralsnog niet op betrouwbare wijze geleverd worden. De gegevens over het aantal gerichte controles op gordels en alcohol zitten wel in het X-pol systeem, maar het vergt te veel tijd om deze gegevens betrouwbaar te selecteren.
4. Het aantal overtredingen op het gebied van snelheid, alcohol, gordel wordt wel bijgehouden, maar is een slechte indicator voor zowel de omvang als de kwaliteit van het toezicht. Min of meer grove indicatoren voor het snelheidstoezicht, dat buiten het project 'Fryske Diken' valt, en het politietoezicht op alcohol- en gordelgebruik, kunnen worden afgeleid uit minder directe informatie, zoals:
  - uurregistratie alcohol- en gordeltoezicht;

- berichtgeving over controles in de pers;
- vergelijking aantal bekeuringen ‘Fryske Diken’ op totaal aantal bekeuringen.

## 2.8. Gegevens over werking politietoezicht: publiciteit rondom het Friese politietoezicht

### 2.8.1. *Het belang van de gegevens*

Het bijhouden van de schriftelijke publiciteit omtrent het politietoezicht in Friesland kent een drieledig belang:

1. Op korte termijn kan inzicht in de ontwikkeling van intensiteit en aard van de berichtgeving over het Friese politietoezicht vertaald worden in advisering over de aanpak van de communicatie in de loop van het project.
2. Het kost de Friese politie erg veel tijd om in het eigen bedrijfs-activiteitensysteem op te zoeken hoeveel controles op het terrein van rijden onder invloed en gordelgebruik hebben plaatsgevonden (zie voorgaande paragraaf). De politie heeft wel de gewoonte om de resultaten van grotere controles door te geven aan de pers. De monitoring van de publiciteit levert dus een aanvullend beeld op van de totale controle-inspanningen van de Friese politie. Op basis van deze gegevens kan wellicht de kwaliteit van de index voor het politietoezicht worden verbeterd.
3. In verschillende onderzoeken is vastgesteld dat het effect van het politietoezicht door de begeleidende publiciteit aanzienlijk kan worden versterkt. Om de mogelijke wisselwerking tussen controles op straat en de publiciteit hierover te kunnen vaststellen, is het nodig dat van beide activiteiten een maandelijkse index wordt bijgehouden. Vervolgens kunnen in een multivariate systeem-analyse de effecten van beide factoren zowel apart als in samenhang met elkaar, worden ingeschat.

### 2.8.2. *Gegevensbronnen*

De voornaamste publiciteitskanalen zijn: schriftelijke pers, radio en tv. Er zijn mediamonitoring-bureaus die op verzoek berichten in pers over bepaalde onderwerpen kunnen bijhouden. Op speciaal verzoek kunnen deze bureaus ook radio- of tv-programma's opnemen.

Er is bij Knipselservice Info te Almere een offerte aangevraagd voor het monitoren van persberichten over het toezicht in Friesland. Knipselservice Info is een landelijke knipseldienst die berichten bijhoudt in 11 landelijke dagbladen, 51 regionale dagbladen, 64 nieuwsbladen, en meer dan 400 huis-en-huisbladen. Het screenen van radio- en tv-programma's in Friesland op berichten over politietoezicht is erg kostbaar, en wordt daarom buiten beschouwing gelaten.

### 2.8.3. *Welke variabelen/kenmerken*

De screening van de publiciteit beperkt zich tot berichten in de schriftelijke pers. Overigens kan ook inhoudelijk beargumenteerd worden waarom het bijhouden van berichten in de pers het meest relevant is voor de publiciteits-index.

De projectgroep 'Fryske Diken' is wel in onderhandeling met de omroep Fryslân voor een reeks reportages over verkeerstoezicht in Friesland. Verwacht mag worden dat de projectgroep de activiteiten van de omroep Fryslân zal bijhouden.

Bij de screening van Friese kranten, dagbladen, huis-aan-huisbladen wordt onderscheid gemaakt tussen artikelen:

- waarin uitsluitend verwezen wordt naar politietoezicht op rijden onder invloed *in Friesland*;
- waarin uitsluitend verwezen wordt naar politietoezicht op rijsnelheid op provinciale wegen of 80 km/uur-wegen *in Friesland*;
- waarin uitsluitend verwezen wordt naar politietoezicht op rijsnelheid binnen de bebouwde kom in Friesland;
- waarin uitsluitend verwezen wordt naar politietoezicht op gebruik van gordels (beveiligingsmiddelen in de auto) *in Friesland*;
- waarin verwezen wordt naar politietoezicht op overige overtredingen (dus niet gordels, alcohol of snelheid), bijvoorbeeld helmgebruik van bromfietzers, gevaarlijk gedrag, roodlichtnegatie *in Friesland*;
- waarin verwezen wordt naar politietoezicht op meer overtredingen (bijvoorbeeld alcohol+snelheid) *in Friesland*.

De volgende artikelen worden buiten beschouwing laten:

- politietoezicht op autosnelwegen in Friesland;
- politietoezicht landelijk of in regio's buiten Friesland.

De uiteindelijk te vormen publiciteitsindex zal bestaan uit een gewogen som-aantal, waarbij per categorie (bijvoorbeeld snelheid of rijden onder invloed) elk van de geselecteerde artikelen wordt vermenigvuldigd met oplage.

#### 2.8.4. *Te verwachten kwaliteit van de gegevens*

Complete monitoring over verschillende media (kranten, tv, radio) is niet mogelijk vanwege de hoge kosten die dit met zich meebrengt.

De hier voorgestelde monitoring van berichten in de schriftelijke pers is echter wel de belangrijkste bron van publiciteit. Uit eerdere evaluaties van toezichtcampagnes in verschillende Nederlandse provincies (Oei, Van Minnen & Goldenbeld, 1995; Oei, Goldenbeld & Bos, 1997) blijkt, dat ondervraagde automobilisten steevast berichten in de lokale dagbladen het meest noemen als bron van informatie over het verkeerstoezicht. Alternatieve bronnen als lokale radio en tv worden veel minder genoemd. Dit is een consistent gegeven die in de verschillende enquête-onderzoeken terug komt. Verder mag verondersteld worden dat grote publiciteit op tv en radio ook samengaat met grote publiciteit in de geschreven pers.

De kwaliteit wordt dus in belangrijke mate bepaald door de compleetheid van de monitoring van de berichten in de pers. De Knipselservice Info houdt alle landelijke en regionale kranten in Friesland en bijna alle Friese huis-aan-huisbladen bij zodat compleetheid van geïnventariseerde schriftelijke berichten gegarandeerd is.

### 2.8.5. *Aanlevering van de gegevens*

Grote voordeel van dit bureau is dat artikelen in kranten, huis-aan-huis-bladen, weekbladen enzovoort, met inleesprogrammatuur worden gescand en in digitale vorm worden opgeslagen. De Knipsel Info Service levert vervolgens het kranteknipsel in digitale vorm aan; de digitale knipsels worden per floppy of per e-mail naar de SWOV verzonden.

### 2.8.6. *De verwerking van de gegevens*

Het softwareprogramma KNIPMAN97 biedt de mogelijkheid de knipsels op een computerscherm te bekijken en deze eventueel te printen en de knipsels te doorzoeken met op te geven zoektermen. Het programma kan ook statistische informatie koppelen aan de knipsels, bijvoorbeeld informatie over de oplage van het blad waarin het knipsel staat. Dit is met name van belang voor het wegen van de informatie in een index.

### 2.8.7. *Conclusies*

1. Het bijhouden van publiciteit via radio en tv over het toezicht is niet snel uitvoerbaar en erg kostbaar; daarom is het buiten beschouwing gelaten.
2. Het bijhouden van publiciteit in de schriftelijke pers over het Friese toezicht is goed uitvoerbaar. De kosten voor aanschaf van de software bedragen fl. 1.000,- (exclusief BTW) en voor een jaarabonnement op de knipseldienst fl. 470,- (exclusief BTW). De kosten per geleverd knipsel zijn fl. 2,35. Maandelijks worden enkele honderden knipsels aangeleverd.
3. Aanlevering van knipsels in digitale vorm verdient de voorkeur in verband met de mogelijkheid de knipsels te verbinden aan statistische informatie, en de mogelijkheid de knipsels te doorzoeken op specifieke woordcombinaties.
4. Eventueel kan er op kosten worden gekort door het aantal te screenen bladen - en dus het aantal te verkrijgen knipsels - te reduceren. Een mogelijke reductie is de screening te beperken tot de lokale dagbladen. Uit onderzoek is bekend dat deze bladen de meest genoemde informatiebron zijn als het gaat om toezicht op rijsnelheden.

## 2.9. **Gegevens over alternatieve factoren: verkeersdrukte**

### 2.9.1. *Het belang van de gegevens*

De verkeersveiligheid in Friesland wordt behalve door het politietoezicht ook beïnvloed door andere factoren. Eén van die factoren is de ontwikkeling in mobiliteit of verkeersdrukte. Tussen mobiliteitsgroei en verkeersveiligheid bestaat een complexe relatie. Enerzijds heeft een sterke mobiliteitsgroei, door de toenemende intensiteiten en de daarmee gepaard gaande ontwrichtende werking, op het moment zelf een ongunstige invloed op de verkeersveiligheid. Anderzijds heeft mobiliteitsgroei ook een uitgesteld positief effect, omdat deze op termijn leidt tot verkeersmaatregelen met een ordenende werking.

Door gegevens over verkeersdrukte in Friesland maandelijks bij te houden, is het mogelijk ‘verkeersdrukte’ op te nemen als één van verklarende factoren in ons rekenkundig model van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Friesland. Vervolgens kan statistisch worden nagegaan in welke mate de verkeersdrukte bijdraagt aan gevonden ontwikkeling in verkeersveiligheid. Ook kunnen dan de effecten van mobiliteit en politie-toezicht worden gescheiden.

#### 2.9.2. *Gegevensbronnen*

Het CBS geeft in haar Maandstatistieken een index voor de verkeersdrukte op provinciale wegen in de drie noordelijke provincies. Deze index is echter te globaal voor het monitoren van variaties in verkeersdrukte in Friesland.

De door het Bureau Verkeer en Vervoer aangeleverde meetgegevens van de lusmetingen langs 39 locaties bevatten maandelijks tellingen van de hoeveelheid verkeer. Dit meetnet is opgezet vanuit het oogpunt een gebalanceerd beeld te geven van de snelheids- en mobiliteitsontwikkeling op provinciale wegen in Friesland. De CBS-index voor de drie noordelijke provincies maakt ook gebruik van de gegevens van de 39 bemeten Friese wegvakken. CBS brengt echter een weging aan op de gegevens teneinde de gegevens uit Friesland, Drenthe en Groningen vergelijkbaar te maken en te sommeren in één (gewogen) index voor het noorden.

#### 2.9.3. *Welke variabelen/kenmerken*

In de aangeleverde files zitten gegevens over:

- de totale periode van de meting;
- het tijdstip van elke afzonderlijke waarneming;
- de snelheidsklassen;
- de lengteklassen (bepalend voor identificatie personenauto's en vrachtauto's);
- de volgtijdklassen (bepalend voor de identificatie van de volgfstand);
- de tijdsintervalwaarde.

Voor de mobiliteit zijn met name de te berekenen uur-, dag- en week-intensiteiten van belang.

#### 2.9.4. *Te verwachten kwaliteit van de gegevens*

De verkeerstellingen op de 39 bemeten Friese wegvakken kunnen redelijk representatief worden geacht voor de verkeersdrukte op het totale Friese provinciale wegennet.

#### 2.9.5. *Aanlevering van de gegevens*

Er zijn met het Bureau Verkeer en Vervoer van de provincie afspraken gemaakt over de aanlevering van de gegevens van de continu bemeten wegvakken in Friesland. Deze afspraken houden in, dat het Bureau Verkeer en Vervoer tegen een maandelijks onkostenvergoeding van fl. 600,- (exclusief BTW) de SWOV maandelijks binaire datafiles van alle vaste Friese meetlocaties toestuurt. De toezending geschiedt via e-mail. Het Bureau Verkeer en Vervoer reserveert enige tijd voor beantwoording van vragen over mogelijke ongeregelde zaken in deze gegevens.

De afspraken hebben betrekking op de periode januari 1998 t/m december 1999. Daarna worden nieuwe afspraken gemaakt.

#### 2.9.6. *De verwerking van de gegevens*

Bij de verwerking van de gegevens door SWOV worden de volgende stappen genomen:

1. De SWOV ontvangt maandelijks 39 binaire dat.files op e-mail-site [fryske-diken@swov.nl](mailto:fryske-diken@swov.nl).
2. De SWOV transformeert de dat.files in ASCII-files. Vervolgens worden de gegevens ingelezen in een SAS-omgeving met behulp van een speciaal daarvoor ontwikkeld inleesprogramma. Dit programma leest eerst het protocol van de meting in. Op dit moment zijn er twee inlees protocollen mogelijk: er is een protocol die bestaat uit vijftig velden met informatie over de meting, en er is een protocol met 256 velden voor informatie over de meting. Nadat de gegevens uit het protocol zijn ingelezen, gaat het programma op basis van de inhoud van het protocol de meetgegevens inlezen.
3. Na de foutencontrole worden de gegevens definitief opgeslagen.
4. De gegevens worden per wegvak in een tabel en grafiek gezet, mede ten behoeve van terugkoppeling van resultaten aan de projectgroep.
5. De gegevens worden op oog gecontroleerd op uitschieters ('uitbijters') in resultaten. Bij vreemde resultaten wordt navraag gedaan bij Bureau Verkeer en Vervoer.

#### 2.9.7. *Conclusies*

1. De ontwikkeling in verkeersdrukte op Friese provinciale wegen kan worden afgeleid uit de gegevens van het meetlussen-netwerk in Friesland.
2. Het Bureau Verkeer en Vervoer rekent aan administratieve kosten ongeveer f 600,- per maand voor doorzending van deze gegevens.

#### 2.10. **Gegevens over het weer**

##### 2.10.1. *Het belang van de gegevens*

Aanhoudend extreme weersomstandigheden, zoals een opvallend barre winter of een extra lange zomer, kunnen doorwerken in de verkeersveiligheid. Zeer recent was er nog een aanwijzing voor een mogelijk effect van het weer op de verkeersveiligheid. Het aantal ziekenhuisgewonden en verkeersdoden in Nederland was sinds 1991 eigenlijk niet meer afgenomen. In 1996 was er voor het eerst weer sprake van een forse afname van het aantal verkeersdoden. Voor een deel wordt deze afname in verband gebracht met weersomstandigheden, aangezien de afname ten opzichte van 1995 voor een groot deel in het winterseizoen plaats vond. In 1996 was de winter extreem koud en droog.

In een evaluatie van de rol van verschillende factoren, waaronder politietoezicht, zou ook de rol van extreme weersomstandigheden meegenomen moeten worden, opdat daarvoor statistisch gecorrigeerd kan worden. Het is dan ook nodig dat we op een globaal niveau een index of enkele indexen van het weer in Friesland hebben. Het is echter zeker niet de bedoeling, dat de

informatie over het weer gebruikt wordt om van uur-tot-uur, van dag-tot-dag of van plaats-tot-plaats verbanden te leggen met rijsnelheden of ongevallen.

In de tijdreeksanalyse kan op tamelijk grove wijze gecorrigeerd worden voor effecten van het weer op verkeersveiligheid. Op grove wijze houdt in dat in de analyse rekening wordt gehouden met grote jaar-tot-jaar variaties in het weer die van invloed kunnen zijn op ongevallen. Indien in een bepaalde jaarperiode van enkele maanden extreem veel meer neerslag of sneeuw is gevallen dan in vergelijkbare perioden in andere jaren, dan is het mogelijk de invloed van deze grote variatie in weersomstandigheden op te nemen als factor in het statistisch model.

#### 2.10.2. *Gegevensbronnen*

De weergegevens kunnen uit verschillende bronnen betrokken worden:

- KNMI;
- Meteo Consult;
- Weerinformatie landelijke of lokale dagbladen.

Voor onze doeleinden is de meest voor de hand liggende gegevensbron het door de KNMI gepubliceerde maandoverzicht van het weer in Nederland. Dit overzicht geeft maandelijks waarnemingen voor verschillende weerstations in de twaalf provincies en wordt bijgehouden door de afdeling Basisgegevens van de SWOV.

#### 2.10.3. *Welke variabelen/kenmerken*

Het door de KNMI gepubliceerde maandoverzicht van het weer in Nederland vermeldt de volgende maandelijks waarnemingen:

- etmaal-gemiddelde temperatuur in graden Celsius;
- hoeveelheid neerslag in mm;
- duur neerslag in uren;
- het aantal onweersdagen per maand;
- globale straling in Joule/cm<sup>2</sup>;
- aantal uren zonneschijn;
- gemiddelde windsnelheid in m/s.

#### 2.10.4. *Te verwachten kwaliteit van de gegevens*

De metingen van de gegevens bezitten een hoge betrouwbaarheid. Over Friesland zijn gegevens aanwezig van drie meetstations: Leeuwarden, Lauwersoog en Stavoren. Sommige van de gegevens worden alleen verzameld voor Leeuwarden. Gegeven het globale niveau van de analyse en de relatief geringe verschillen tussen weerstations, kan zeker volstaan worden met het vastleggen van de gegevens van station Leeuwarden.

#### 2.10.5. *Aanlevering van de gegevens*

De gegevens staan gepubliceerd in het Maandoverzicht van het weer in Nederland, die wordt geleverd aan de Afdeling Basisgegevens van de SWOV. In het kader van het huidige project zijn hiermee geen extra kosten gemoeid.

#### 2.10.6. *Verwerking van de gegevens*

De gegevens worden door SWOV of door een extern databureau ingevoerd in een databestand (spreadsheet of SAS-file) waarin ook andere projectgegevens worden bijgehouden.

#### 2.10.7. *Conclusies*

1. Het 'Maandoverzicht van het weer in Nederland', gepubliceerd door het KNMI en bijgehouden door de afdeling Basisgegevens SWOV, bevat voldoende gegevens om op globaal niveau grote variaties in weersomstandigheden in Friesland te kunnen volgen en vastleggen. De informatie is in principe kosteloos voor handen, zeer betrouwbaar en kan met minimale verwerkingsproblemen worden opgeslagen tezamen met andere informatie.
2. Beslissingen over het daadwerkelijk gebruik van de informatie over het weer kunnen op een later moment genomen worden, wanneer er meer zekerheid is over de haalbaarheid van de lange-termijnanalyse.

### 2.11. **Gegevens over alternatieve factoren: verkeerskundige maatregelen provinciale wegen**

#### 2.11.1. *Het belang van de gegevens*

Veranderingen in rijsnelheid op provinciale wegen kunnen het gevolg zijn van verkeerskundige maatregelen op die wegen, zoals verandering van de limitering, bebording, verbreding van de weg. Het is van belang om kennis te hebben van veranderingen, zodat daarmee rekening kan worden gehouden in de evaluatie.

De gegevens die zijn besproken in voorgaande paragrafen over het weer, politie-inspanningen, rijsnelheden en verkeersdrukte kunnen alle uitgedrukt worden in een maandelijks variërend indexcijfer. Dat kan niet met gegevens over maatregelen. Maatregelen variëren niet per maand, maar worden genomen of niet. Een weg blijft hetzelfde of wordt veranderd. Er is geen sprake van een continu wisselende eenheid. De gegevens over de maatregelen aan provinciale wegen worden dus niet omgezet in een maandelijks index. Daarmee zijn ze dus niet onderdeel van het gegevensmateriaal waarmee de analyse wordt uitgevoerd. Wel kunnen deze gegevens gebruikt worden om verstandige beslissingen te nemen over de opzet van de analyse. Een weg die gedurende de looptijd van het project een belangrijke verkeerskundige verandering ondergaat, zou bijvoorbeeld geheel buiten de analyse-opzet gelaten kunnen worden. Het is immers de intentie om zuiver de effecten van het politietoezicht te schatten.

#### 2.11.2. *Gegevensbronnen*

Het Bureau Verkeer en Vervoer kan informatie aanleveren over belangrijke verkeerskundige maatregelen op de bemeten wegvakken. Voor de wegen die deel uitmaken van het project 'Fryske Diken' staan geen grote maatregelen gepland in het investeringsprogramma.

Het is moeilijk om zicht te verkrijgen op alle dagelijkse wegwerkzaamheden op provinciale wegen. Bij grote uitschieters in het snelheidsbeeld kan achteraf wel vrij gemakkelijk gecontroleerd worden of op de betreffende



weg wegwerkzaamheden in het spel geweest zijn. Bij voorkeur is die informatie dan op te vragen via het Bureau Verkeer en Vervoer van de provincie Friesland.

2.11.3. *Welke variabelen/kenmerken*

Het gaat om kennis van belangrijke verkeerskundige maatregelen. Men kan hierbij denken aan het volgende:

- verandering limitering van een weg;
- verandering bebording van een weg;
- verandering wegbreedte;
- verandering voorrangsregeling;
- langdurige wegwerkzaamheden;
- nieuwe aansluiting op een weg.

2.11.4. *Te verwachten kwaliteit van de gegevens*

De belangrijkste kwaliteitseis is dat de SWOV wordt geïnformeerd over grote verkeerskundige maatregelen.

2.11.5. *Aanlevering van de gegevens*

In informeel overleg met het Bureau Verkeer en Vervoer die in de projectgroep 'Fryske Diken' vertegenwoordigd is, zullen relevante gegevens worden genoteerd. Twee keer per jaar overleg lijkt voldoende.

2.11.6. *De verwerking van de gegevens*

SWOV noteert de veranderingen aan provinciale wegen in een logboek.

2.11.7. *Conclusies*

1. Gegevens over belangrijke verkeerskundige maatregelen aan provinciale wegen worden door de SWOV bijgehouden in het kader van informeel overleg met het Bureau Verkeer en Vervoer.
2. De gegevens over verkeerskundige maatregelen vormen geen maandelijks index en maken in die zin ook geen deel uit van de analyse. Wel kunnen deze gegevens gebruikt worden voor de selectie van wegen in de analyse.

## 3. Plan voor evaluatie

### 3.1. Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft een plan voor de uitvoering van onderzoek naar de effecten van het geïntensiveerd Friese politietoezicht.

Er kunnen in de evaluatie van het geïntensiveerd politietoezicht verscheidene momenten worden onderscheiden. Op *korte termijn* zijn er al wel gegevens over het snelheidsgedrag en de politie-inspanningen beschikbaar, waardoor snel een inschatting kan worden gegeven van de voorlopige effecten van het toezicht op rijnsnelheid. De ongevalsgegevens laten, zoals bekend, wat langer op zich wachten.

Op *middellange termijn* - we spreken nu over een periode van een à twee jaar - zijn de ongevalgegevens beschikbaar, maar de tijdsperiode van de evaluatie is waarschijnlijk nog te kort om diepgaande uitspraken te kunnen doen over de mate waarin de veranderingen in gedrag en ongevallen duurzaam zijn en ook toegeschreven kunnen worden aan politietoezicht. Pas op *langere termijn* van meer jaren zal duidelijkheid komen over deze vragen.

Het plan voor evaluatie kent dus drie onderdelen:

1. Evaluatie op korte termijn.
2. Evaluatie op middellange termijn.
3. Evaluatie op lange termijn.

In de komende paragrafen wordt ingegaan op elk van de evaluatieonderdelen.

### 3.2. Evaluatie op de korte termijn

De evaluatie op korte termijn dient vooral om een snelle indruk te verkrijgen van de effectiviteit van het politietoezicht. Op basis daarvan kunnen - binnen bepaalde marges - verstandige beslissingen worden genomen over de optimale inzet van politie-inspanningen over tijd en plaats.

Op *korte termijn* kan de inzet van het politietoezicht ondersteund worden door snelle terugkoppeling van resultaten van het toezicht. Snelle feedback over resultaten werkt motiverend voor de politie, indien de resultaten goed zijn. Goede resultaten kunnen tevens in de voorlichting gebruikt worden. Bij tegenvallende resultaten is er een duidelijk signaal dat de aanpak (nog) niet werkt en kan tot bijsturing van activiteiten worden besloten.

De snelheidsgegevens op de 39 meetlocaties in Friesland worden zowel door de SWOV als het Actiecentrum Naleving Snelheidslimieten bijgehouden. Het Actiecentrum regelt in eerste instantie de terugkoppeling van deze resultaten aan de projectgroep. Vervolgens wordt in de projectgroep gediscussieerd over de meest verstandige inzet van politiemiddelen. Meer in het algemeen kan gesteld worden dat de projectgroep controleert of de politie de in een contract toegezegde inspanningen ook feitelijk nakomt.

De meerwaarde van de SWOV ten opzichte van de terugkoppeling door het Aktiecentrum moet gezocht worden in twee punten:

- Extra controle op de nauwkeurigheid van de gegevens van het Aktiecentrum. Zoals gezegd, moet rekening worden gehouden met fouten in het gegevensmateriaal.
- Nadere analyse van verschillen in gegevens over plaatsen en tijdstippen, waardoor een meer volledig beeld ontstaat.

De terugkoppeling van gegevens over rijnsnelheden lijkt dus goed geregeld. Een dergelijke regeling bestaat nog niet op het terrein van resultaten inzake rijden onder invloed en gordelgebruik. Daarvoor zouden extra tussentijdse metingen opgezet moeten worden. Gedacht kan worden aan metingen die driemaandelijks of viermaandelijks verricht kunnen worden.

In de optiek van de SWOV zou de Friese politie zoveel mogelijk deze metingen in eigen beheer dienen uit te voeren, eventueel ondersteund door vrijwilligers van de hogeschool of VVN. De SWOV adviseert de politie over een eenvoudige opzet van deze metingen, en over verwerking en analyse van de gegevens van deze metingen.

De gegevens die gebruikt worden voor snelle terugkoppeling naar politie, zijn minder uitgebreid en misschien ook voor een deel minder betrouwbaar dan de gegevens die zijn verkregen uit landelijk onderzoek. Wat de jaarlijkse evaluatie betreft, hebben deze gegevens wel een aanvullende waarde, maar worden de belangrijkste conclusies uiteindelijk gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek. Daarover komen we te spreken in de volgende paragraaf.

### 3.3. Evaluatie op middellange termijn

De evaluatie op middellange termijn bestaat uit het evalueren van effecten van het geïntensiveerd toezicht op ongevallen, gedrag en motieven voor gedrag. Deze evaluatie geschiedt na afloop van het eerste en van het tweede (tevens laatste) projectjaar.

In de volgende paragrafen wordt aandacht besteed aan:

- de evaluatie van ongevallen (§ 3.3.1);
- de evaluatie van rijsheden op provinciale wegen (§ 3.3.2);
- de evaluatie van de ontwikkeling van rijden onder invloed (§ 3.3.3);
- de evaluatie van gordelgebruik (§ 3.3.4);
- de evaluatie van motieven (§ 3.3.5).

#### 3.3.1. *Evaluatie van de ontwikkeling in ongevallen en slachtoffers*

##### *Achtergronden*

Verkeersonveiligheid, gewoonlijk uitgedrukt in aantal ongevallen of slachtoffers, is een uitkomst van een systeem van elkaar beïnvloedende factoren. Interne factoren van het verkeerssysteem zijn: verkeersdrukte, kwaliteit van het voertuigenpark, kwaliteit wegen, belijning en bebording, verkeersregels en toezicht op verkeersregels. Externe factoren die rechtsreeks de werking van het systeem of over verloop van tijd beïnvloeden, zijn: demografische factoren, weersomstandigheden, economische factoren.

Evaluatie van de ontwikkeling van verkeersveiligheid gebeurt doorgaans via het volgen van de aantallen slachtoffers per jaar, onderscheiden naar diverse kenmerken: op wijze van verkeersdeelname, leeftijdsklasse, wegsoort, wegbeheerder, tegenpartij, provincie en regio.

Er zijn externe factoren die niet direct met het verkeer te maken hebben, maar die wel van invloed zijn op de verkeersonveiligheid. Een belangrijke factor is de ontwikkeling van de omvang en de samenstelling van de bevolking. De reductie van het aantal jongeren (0- t/m 24-jarigen) en de toename van het aantal inwoners van 24 jaar en ouder hebben belangrijke verschuivingen in de aantallen slachtoffers tot gevolg gehad, en die ontwikkeling zal zich in de toekomst nog verder voortzetten.

#### Doel

Doel van de ongevallen en -slachtofferevaluatie is na te gaan:

1. hoe de totale verkeersveiligheid zich over de tijd in Friesland heeft ontwikkeld, afgezet tegen de rest van Nederland;
2. welke specifieke ontwikkelingen onderscheiden kunnen worden per wegsoort, regio of per type ongeval.

#### Opzet

De evaluatie van ongevallen/slachtoffers richt zich op ongevallen waarbij ernstig letsel is opgetreden. Bij deze ongevallen is sprake van een redelijke registratiegraad.

De 'ongevallen' en 'verkeersslachtoffers' worden uitgesplitst naar:

- tijdstip;
- wegsoort;
- betrokken partij.

Regio	Locatie	Tijdstip	Periode	
			1995-1997	1998
Midden-Friesland	Bibeko	Werkdag spits	1.fiets eenzijdig	1
			2.auto eenzijdig	2
			3.auto-fiets	3
			4.auto-auto	4
			5.auto-anders	5
		Werkdag buiten spits	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
		Werkdagnacht	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
		Weekenddag	1 2 3 4 5	etc.
		Weekendnacht	1 2 3 4 5	etc.
		Bubeko prov. wegen	Werkdag spits	1 2 3 4 5
		Werkdag buiten spits	1 2 3 4 5	etc.
		Werkdag nacht	etc.	etc.
		Weekenddag	etc.	etc.
		Weekendnacht	etc.	etc.

Tabel 3.1. Basisformaat bij te houden gegevens van doden en ziekenhuisopnamen per Friese regio in het kader van de evaluatie van de effecten van Friese politietoezicht.

Tabel 3.1 geeft het basisformaat van de gegevens die moeten worden bijgehouden.

Op basis van de gegevens in bovenstaand formaat zullen vergelijkingen worden getrokken tussen:

- Friesland en de rest van Nederland (eventueel naburige provincies Groningen, Drenthe);
- Friese regio's onderling.

De evaluatie van de effecten van het eerste projectjaar (1998) hebben betrekking op de vergelijkingen het jaar 1998, met gegevens gemiddeld over voorafgaande jaren (bijvoorbeeld over 1995-1997).

#### *Planning en rapportage*

In maart 1998 wordt een concept-rapport over de effecten van het toezicht na het eerste projectjaar opgeleverd. In deze rapportage worden ook de ongevallengegevens vermeld. Het is nog niet helemaal zeker of de ongevallen over het laatste kwartaal van 1998 ook meegenomen kunnen worden in deze rapportage.

### 3.3.2. *Evaluatie van de rijsnelheid op provinciale wegen*

#### *Achtergrond*

'Snelheid' is een belangrijke invloedsfactor voor de verkeersveiligheid; beheersing ervan zal de veiligheid ten goede komen. Hoe hoger de snelheid, des te korter de beschikbare tijd om botsingen te voorkomen en des te erger de gevolgen als een botsing daadwerkelijk plaats vindt. De remweg neemt kwadratisch toe met de snelheid, evenals de kinetische energie die wordt omgezet in vervorming en warmte.

Overigens hebben ongevallen zelden één oorzaak; meestal is er sprake van een samenloop van omstandigheden die het ongeval veroorzaken. Snelheid is hierbij heel vaak een cruciale factor.

Ten aanzien van 'snelheid' zijn in het MPV-3 doelstellingen geformuleerd voor het jaar 2000. Deze doelstellingen zijn aangescherpt in de Evaluatienota Rijsnelheden (V&W, 1993):

- de gemiddelde snelheid moet met 5 à 10% omlaag ten opzichte van 1985;
- de snelheid waar 90% van de motorvoertuigen zich aan houdt, de V90, moet gelijk zijn aan de geldende limiet (de V90 vervangt sinds 1993 de doelstelling voor de V85). Dit komt erop neer dat maximaal 10% van de weggebruikers de limiet mag overschrijden.

De verwachting is dat het halen van de doelstelling leidt tot:

- afname van het aantal overleden slachtoffers met minimaal 150;
- afname van het aantal gewonden met minimaal 2.000.

De moeilijkheidsgraad van de doelstellingen voor de V85 is groter dan die voor de gemiddelde snelheid. Dat de doelstelling nu ook geldt voor de V90, betekent een verdere aanscherping. Vandaar dat niet verder wordt ingegaan op de gemiddelde snelheid. De doelstelling met betrekking tot de V90 wordt voor geen van de wegcategorieën benaderd.

### *Doel*

Het doel van de evaluatie van rijksnelheden is het volgende:

1. Vaststellen van de ontwikkeling in rijksnelheid van Friese automobilisten op provinciale wegen in Friesland.
2. Vaststellen van verschillen en eventuele veranderingen in de rijksnelheid van automobilisten naar wegvak (vergelijking: gecontroleerde wegvakken versus niet gecontroleerde wegvakken), dag (vergelijking: werkdagen versus weekenddagen) en tijdstip (vergelijking: spitsuren overdag versus buiten spitsuren overdag).
3. Relateren van de ontwikkeling in de rijksnelheid van automobilisten aan de ontwikkeling van het politietoezicht op de rijksnelheid.

### *Opzet*

Voor de uitvoering van de snelheidsevaluatie in Friesland zijn twee gegevensbronnen van belang:

- de snelheidsgegevens van het meetlussenet in Friesland;
- de gegevens over de snelheidscontroles in Friesland.

Volgens afspraak levert het Bureau Verkeer en Vervoer van de provincie Friesland de ruwe datafiles aan de SWOV gedurende de looptijd van het project 'Fryske Diken'. De SWOV verwerkt deze binaire datafiles, en zet de gegevens in een 'format' dat gebruik voor terugkoppeling aan de werkgroep 'Fryske Diken' en gebruik voor analyse mogelijk maakt.

Volgens afspraak levert het Districtsbureau van de politie Friesland de ruwe datafiles die de informatie bevatten over de politie-inspanningen in het kader van het project 'Fryske Diken', aan de SWOV. De SWOV verwerkt deze Excel-files in een 'format' dat gebruik voor terugkoppeling aan de werkgroep 'Fryske Diken' en gebruik voor analyse mogelijk maakt.

Wat het indelingsniveau van de gegevens betreft, is het volgende op te merken. Een aantal gegevens kan per Fries district verkregen worden, zoals:

- capaciteit in uren die door politie op snelheidstoezicht wordt geschreven;
- geconstateerde snelheidsovertredingen.

Per bemeten wegvak kunnen de volgende indicatoren van snelheid worden bijgehouden:

- Vgem: de gemiddelde rijksnelheid;
- V90: de snelheid die door 90% van de automobilisten niet wordt overschreden;
- %> lim+5: het percentage automobilisten dat de limiet met meer dan 5 km/uur overschrijdt;
- % > lim+10: het percentage automobilisten die de limiet met meer dan 10 km/uur overschrijdt.

Deze indicatoren kunnen worden geleverd over verschillende dagen en tijdstippen.

Tabel 3.2 geeft het voorbeeldformaat waarin de gegevens gepresenteerd kunnen worden.

Door middel van statistische analyse wordt nagegaan of de rijksnelheid op de Friese provinciale wegen is teruggelopen, en of de vermindering in duidelijk verband kan worden gebracht met de politie-inzet. Tevens zal worden geanalyseerd in hoeverre de verandering in rijksnelheid zich uitstrekt over

verschillende dagen en tijdstippen, en in hoeverre de verandering ook is terug te vinden op wegen waar geen politietoezicht heeft plaatsgevonden.

Gebied	Capaciteit Snelheid	Over-tredingen	Weg-vakken	Aantal controles	Indicatoren snelheid			
					Vgem	V90	%> lim+5	%> lim+10
District 1			Wvak 1					
			Wvak 2					
			Wvak 3					
			etc.					
District 2 etc.			Wvak4					
			etc.					

Tabel 3.2. Voorbeeldformaat gegevensindeling snelheidsevaluatie.

#### *Planning en rapportage*

Het geïntensiveerd snelheidstoezicht is in februari 1998 in Friesland van start gegaan. In maart 1998 kan aan AVV worden gerapporteerd over de resultaten van het geïntensiveerd toezicht. Tussentijds zal eerder aan de projectgroep verslag worden gedaan van voorlopige resultaten, mede met het oog op berichten voor de pers.

#### 3.3.3. *Evaluatie van de ontwikkeling in het rijden onder invloed*

##### *Achtergrond*

'Rijden onder invloed' is een van de speerpunten in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid. De effecten van het gevoerde beleid kunnen het best worden afgemeten aan de feitelijke veranderingen in het drinkgedrag van verkeersdeelnemers (ongevallengegevens zijn onvolledig en onvoldoende betrouwbaar; dit laatste geldt ook voor gegevens die worden verkregen uit enquêtes).

Het SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten is een standaardonderzoek, dat overal in Nederland op vergelijkbare wijze wordt uitgevoerd:

- tijdens vrijdag- en zaterdagnachten van het najaar tussen 22.00 en 4.00 uur;
- in onderzoeksgebieden die per provincie zijn gestratificeerd naar urbanisatiegraad;
- op locaties die van jaar tot jaar vergelijkbaar zijn;
- onder een willekeurige steekproef automobilisten;
- met betrouwbare, geijkte ademtesters die een op twee decimalen nauwkeurige BAG-uitslag presenteren.

Door het gebruik van een standaardmethode, zijn vergelijkingen mogelijk tussen verschillende jaren, gebieden, dagen en tijdstippen, en naar geslacht en leeftijd van de proefpersonen.

### *Doel*

Het Rij- en Drinkgewoontenonderzoek kent de volgende doelen:

1. Vaststellen van de ontwikkelingen in het alcoholgebruik van Friese automobilisten in weekendnachten sinds het laatste Rij- en drinkgewoontenonderzoek, dat in het najaar van 1997 is uitgevoerd.
2. Vaststellen van verschillen en eventuele veranderingen in het alcoholgebruik van automobilisten naar onderzoeksgebied/gemeente, geslacht, leeftijd, dag en tijdstip.
3. Vaststellen van de herkomst van automobilisten die verdacht worden van rijden onder invloed.
4. Relateren van de ontwikkeling in het alcoholgebruik van automobilisten aan de ontwikkeling van het politietoezicht.

### *Opzet*

Voor de uitvoering van een provinciaal onderzoek in Friesland is de medewerking nodig van in totaal zes politiecontroleteams, gelijk verdeeld over de vrijdag- en zaterdagnacht en zo goed mogelijk verdeeld naar regionaal gebied en urbanisatiegraad. Deze zes teams kunnen het alcoholgebruik meten van ongeveer 1.500 willekeurige automobilisten. Bij deze steekproefomvang is een verandering van het aandeel rijders onder invloed, met circa 1 procentpunt statistisch significant op 5%-niveau.

De metingen geven een indicatie van het alcoholgebruik en de ontwikkeling daarin op het niveau van de afzonderlijke onderzoeksgebieden.

- A. Controleteams van de politie houden willekeurige automobilisten staande en nemen een ademtest af met digitaal uitleesbare ademtesters die een exacte BAG-waarde presenteren.

De SWOV stelt de benodigde apparatuur en mondstukken aan de politie ter beschikking.

Om organisatorische redenen worden de metingen per provincie zoveel mogelijk in één weekend uitgevoerd, en wel in vrijdag- en zaterdagnachten tussen 22.00 en 04.00 uur.

De controleteams worden zo goed mogelijk gespreid naar geografisch gebied en gemeentegrootte.

Behalve het BAG registreert de politie ook de leeftijd en het geslacht van de automobilisten.

Van verdachten van rijden onder invloed registreert de politie bovendien de herkomst (horecagelegenheid, sportkantine, huis, werk enzovoort), alsmede de uitslag van de ademanalyse.

- B. Ten behoeve van deze metingen legt de SWOV gedetailleerd vast, hoe de controleteams van de politie te werk dienen te gaan.

Daarbij ontwerpt de SWOV formulieren waarop de controleteams de verzamelde gegevens dienen vast te leggen.

Op deze formulieren zijn dag, datum, tijdstip, gemeente en controlepost voorbedrukt. Voorafgaand aan het onderzoek stelt de SWOV de deelnemende politiekorpsen schriftelijk en mondeling op de hoogte van de gewenste werkwijze.

- C. De SWOV begeleidt de gegevensverzameling door de politie ter plekke, teneinde de gewenste kwaliteit en kwantiteit van de politiegegevens te garanderen.



- D. De resultaten van de metingen worden geanalyseerd met behulp van een log-lineair analyseprogramma, zoals ook bij voorgaande Rij- en drinkgewoontenonderzoeken is gebeurd.
- E. De politiecoördinatoren in de zes onderzoeksgebieden worden telefonisch geïnterviewd over aard en omvang van het toezicht op alcoholgebruik in 1998.

De SWOV verzorgt behalve de organisatie, ook de kwaliteitsbewaking van de dataverzameling, onder andere via instructie aan de politie voorafgaand aan de metingen en via steekproefsgewijze controle en begeleiding tijdens de metingen.

De analyse van de gegevens en de rapportage worden eveneens door de SWOV uitgevoerd.

#### *Planning en rapportage*

De metingen in Friesland worden uitgevoerd in de periode van september t/m november 1998.

Uiterlijk zes weken na afloop van de metingen worden de resultaten aan AVV gerapporteerd in de vorm van tabellen, voorzien van een uitgebreide toelichting. De tabellen bevatten de BAG-verdeling van de onderzochte automobilisten naar onderzoeksgebied, dag, tijdstip, geslacht, leeftijd en herkomst. De tabellen over 1997 en 1998 worden op tegenover elkaar liggende pagina's gepresenteerd, zodat snelle vergelijking mogelijk is.

Deze tussenrapportage wordt meegenomen in het in maart 1998 aan AVV op te leveren eindrapport, waarin verslag wordt gedaan van de effecten van het eerste jaar van het project.

### 3.3.4. *Evaluatie van de verandering in gordelgebruik*

#### *Achtergrond*

Het onderzoek naar beveiligingsmiddelen in personen- en bestelauto's, dat de SWOV met grote regelmaat uitvoert, richt zich op de aanwezigheid en het gebruik van gordels, kinderbeveiligingsmiddelen en hoofdsteunen.

Standaard worden in het onderzoek de volgende variabelen gemeten:

- gordelgebruik van bestuurders en voorpassagiers van personenauto's;
- aanwezigheid en gebruik van gordels door achterpassagiers van personenauto's;
- aanwezigheid en gebruik van kinderzitjes in personenauto's;
- goed gebruik van de hoofdsteun in personenauto's door bestuurder en voorpassagier;
- aanwezigheid en gebruik van gordels door bestuurders en voorpassagiers van bestelauto's;
- motieven voor gebruik met behulp van een schriftelijke enquête.

#### *Doel*

Doel van het onderzoek is het vaststellen en volgen van de landelijke en provinciale ontwikkeling van het gebruik van bovengenoemde beveiligingsmiddelen als onderdeel van een tijdreeks.

### *Opzet*

Waarnemingen vinden plaats op kruisingen van wegen die met verkeerslichten zijn geregeld, tijdens de roodlicht-fase en hebben betrekking op personen- en bestelauto's met Nederlands kenteken.

Vier categorieën wegen worden in beschouwing genomen: autosnelweg, autoweg, wegen met gemengd verkeer en wegen met lokaal verkeer. Daarmee is er tegelijkertijd een onderscheid gemaakt tussen 'binnen de bebouwde kom' en 'buiten de bebouwde kom'. De steekproef kent 48 locaties: iedere categorie komt in elke provincie één keer voor. Gemeten wordt op vier aansluitende werk- en weekeinddagen in het voorjaar; niet verstoord door feestdagen of een vakantieperiode. De waarnemingstijden zijn van 07.00 tot 17.30 uur. In het weekeinde is het aanvangstijdstip twee uur later in verband met het verkeersaanbod.

Bij het onderzoek worden twee methoden gehanteerd om de informatie te verzamelen: de afstandsobservatie en de inkijk-methode. Bij de afstandsobservatie loopt de enquêteur langs de rij wachtende auto's en noteert het gordelgebruik van bestuurder en eventuele voorpassagier van die personenauto's waarin géén achterpassagier zit. Tevens worden het geslacht genoteerd en het kenteken, in verband met het bouwjaar van de auto.

De inkijk-methode richt zich op alle inzittenden van personenauto's waarin zich ten minste een achterpassagier bevindt en op de inzittenden van bestelauto's. In verband met de beperkte aanwezigheid van personenauto's met achterpassagier(s) en bestelauto's, wordt de vrijkomende tijd benut om via afstandsobservatie het goede gebruik van de hoofdsteun waar te nemen. In verband met het uitreiken van de enquête wordt bij de inkijk-methode contact gezocht met de bestuurder en de (achter)inzittenden. Dat maakt het mogelijk aanvullende gegevens te noteren zoals leeftijd, en aanwezigheid, plaats, type en gebruik van beveiligingsmiddelen achterin.

### *Vergelijkbaarheid met andere metingen*

De Noordelijke Hogeschool Leeuwarden heeft in opdracht van het ROV gedurende een aantal jaren metingen verricht naar het gebruik van de autogordel; de meest recente meting was in 1997. Als de uitkomsten van dat onderzoek worden vergeleken met die van het SWOV-onderzoek uit 1997, dan blijken er aanzienlijke verschillen te bestaan. Rekening houdend met procentuele marges van de steekproefuitkomsten gebaseerd op de steekproefomvang, worden bij het onderzoek van de hogeschool bij bestuurders en passagiers buiten de bebouwde kom aanzienlijk hogere draagpercentages gevonden dan bij het SWOV-onderzoek. Bij bestuurders en passagiers binnen de bebouwde kom worden juist aanzienlijk lagere draagpercentages gemeten. Deze verschillen maken de uitkomsten van beide onderzoeken dus niet zonder meer vergelijkbaar. Mogelijke verklaringen voor de verschillen zouden in een aantal richtingen kunnen worden gezocht. Ten eerste is belangrijk te weten welke onderzoeksmethode is gebruikt en of de steekproef is getrokken uit rijdend of stilstaand verkeer. Ook het feit dat alleen in de ochtendspits is gemeten, kan een oorzaak voor de verschillen zijn. Aangezien er een relatie bestaat tussen de hoogte van het draagpercentage en de categorie weg waarop wordt gemeten, kan ook de keuze van de meetlocaties en de verdeling daarvan over de steekproef van invloed zijn. Ten slotte kan de verdeling van de steekproef naar geslacht van invloed zijn; het is gebleken dat vrouwen de gordel meer dragen dan mannen.

Om de Friese metingen vergelijkbaar te maken met, en in te passen in de SWOV-reeks, zullen de verschillen in steekproeftrekking en mogelijk ook werkwijze, nader moeten worden onderzocht. Hiervoor zijn afspraken nodig met de Noordelijke Hogeschool over afstemming van onderzoek.

#### *Planning en rapportage*

In 1998 zal weer een standaard SWOV-onderzoek naar het gebruik van beveiligingsmiddelen plaatsvinden. Friesland is hierin weer met vier meetlocaties vertegenwoordigd. Het verwachte moment van rapportage is week 39 van 1998.

De kosten van een afzonderlijk te organiseren onderzoek in Friesland en Drente, waarbij alleen aandacht wordt besteed aan het gordelgebruik van bestuurders en passagiers, worden geraamd op f 18.000,-. Het moment van rapportage ligt ongeveer vier weken na het uitvoeren van de metingen.

De tussenrapportage over het gordelgebruik wordt tevens meegenomen in het in maart 1998 aan AVV op te leveren eindrapport, waarin verslag wordt gedaan van de effecten van het eerste jaar van het project.

### 3.3.5. *Evaluatie van percepties van toezicht en gedragsmotieven*

#### *Achtergrond*

Hoofddoel van geïntensiveerd politietoezicht is door middel van gedragsbeïnvloeding veiliger gedrag bij weggebruikers te bewerkstelligen. Er zijn verschillende processen die wijziging in het gedrag kunnen verklaren:

- de weggebruiker is bang om gecontroleerd en bekeurd te worden, maar heeft geen andere opvatting over het gedrag zelf;
- de publiciteit en het toezicht verscherpen het probleembesef van het belang van veiliger gedrag;
- de publiciteit en het toezicht veranderen de opvattingen over het gedrag en de motieven voor dat gedrag.

Schriftelijke ondervraging van Friese weggebruikers over ervaringen met het geïntensiveerd politietoezicht en motieven voor gedrag, verschaffen ons inzicht in de rol van deze processen. Voor dit doel kan het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) worden gebruikt. Het (PROV) is een grootschalige, jaarlijks herhaalde schriftelijke enquête onder Nederlandse weggebruikers, die wordt uitgevoerd door bureau Traffic Test.

De PROV-enquête bestaat uit de volgende onderdelen:

- algemeen;
- verkeersongevallen, bekeuringen en meningen over verkeersveiligheidsbeleid);
- rijsnelheden;
- rijden onder invloed;
- gebruik van autogordels in personenauto's;
- gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen in personenauto's;
- gebruik van de bromfiets, fiets en snorfiets;
- draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen en de gewijzigde verkeerswetgeving in de loop van 1996.

Het PROV was en is bedoeld als instrument voor het volgen van ontwikkelingen in verkeersgedrag en meningen en kennis daarover

(algemene monitoring). Specifieker worden drie functies onderscheiden voor het PROV (Visser, Zeilstra & Nägele, 1996).

De eerste functie betreft het identificeren van aandachtspunten voor verkeersveiligheidsbeleid. Aan deze functie wordt invulling gegeven door ontwikkelingen over tijd te volgen en door onderlinge vergelijking van provincies.

De tweede functie is de analyse van achtergronden en oorzaken van de gesignaleerde aandachtspunten. Aan deze functie wordt invulling gegeven door na te gaan bij welke groep personen of in welke regio's knelpunten optreden en welke factoren samenhangen met deze knelpunten. Ten slotte is de derde functie: evaluatie van verkeersveiligheidsbeleid of terugkoppeling van gevonden resultaten naar beleidsinspanningen.

#### *Opzet*

Om veranderingen in percepties van het verkeerstoezicht en opvattingen over eigen en andermans gedrag na te gaan, worden de resultaten van de PROV-enquête over het jaar 1997 vergeleken met die over 1998.

#### *Planning en rapportage*

In maart 1998 kan bureau Traffic Test de resultaten van het PROV aan de SWOV leveren.

### 3.4. Evaluatie op langere termijn

#### *Achtergrond*

Op *lange termijn* een meer grondige evaluatie van de bereikte resultaten van het project, waarbij meer verfijnde, statistische analysetechnieken gebruikt zullen worden. Wanneer de meetgegevens over een periode van 48 maanden zijn verzameld, is een grondiger evaluatie van bereikte effecten mogelijk. Via een tijdreeks-analyse en multiple regressie-analyse zal gepoogd worden de effecten van politietoezicht op verkeersveiligheid te scheiden van seizoens- en weersinvloeden, wisselingen in expositie, en effecten van mogelijke, andere verkeerskundige maatregelen.

Hoofddoel van de Nederlandse lange-termijnanalyse is om het effect van politietoezicht en omringende publiciteit op het snelheidsgedrag van automobilisten te achterhalen. Indien mogelijk, zal ook getracht worden om effecten op ongevallen te achterhalen. Het is echter nog twijfelachtig of er voldoende ongevallen zullen zijn in de noordelijke provincies om de analyse voldoende onderscheidend vermogen te geven.

#### *Opzet*

Om statistisch gezien voldoende observaties te verkrijgen voor het uitvoeren van een tijdreeks-analyse, moeten in ieder geval maandelijkse meetgegevens van snelheid, ongevallen, politie-activiteiten enzovoort, over een periode van minimaal vier jaren beschikbaar zijn. De lange termijn evaluatie is expliciet bedoeld om zo goed mogelijk de effecten van politietoezicht op gedrag en verkeersveiligheid te (kunnen) scheiden van effecten van andere factoren zoals: weer, drukte in het verkeer, grote verkeersmaatregelen, enzovoort.

De kenmerken die we maandelijks willen registreren liggen op hoofdlijnen vast (zie *Tabel 4.1*). Het gaat om:

- rijsnelheid op met name provinciale wegen;
- drukte in het verkeer, met name provinciale wegen;
- weersomstandigheden;
- ongevallen op provinciale wegen;
- publiciteit omtrent politietoezicht in verkeer;
- politietoezicht in het verkeer;
- maatregelen in het verkeer op provinciale wegen;
- overige indicatoren (bijvoorbeeld seizoensdrukke, vakantieverkeer).

Frequentie en gebruik	Onderwerp meting	Bron
<i>Maandelijks</i> : maandelijks indexen gebruikt voor vierjaren-analyse en voor terugkoppeling naar politie en eventuele bij-sturing toezichtactiviteiten	<i>Weerindex</i>	KNMI
	<i>Index politietoezicht</i>	Politie
	<i>Snelheid</i>	Meetnet Noorden
	<i>Mobiliteit/expositie</i>	Meetnet Noorden
	<i>Ongevallen</i>	AVV/BG
	<i>Index PV's en schikkingen</i>	Politie
	<i>Index overige maatregelen</i>	Provincie Friesland
<i>Index publiciteit</i>	Knipsel Info Service	
<i>Drie-/viermaandelijks</i> : snelle terugkoppeling resultaten aan politie	Metingen alcoholgebruik in verkeer	Politie/ VVN/ Vrijwilligers
<i>Halfjaarlijks</i> : snelle terugkoppeling naar politie	Metingen gebruik gordels Metingen gebruik bromfietshelm	Politie/VVN/ Vrijwilligers
<i>Jaarlijks</i> : gebruikt voor jaarlijks SWOV-evaluatie	Metingen alcoholgebruik in verkeer	Landelijk Rij- en drinkgewoontenonderzoek
	Metingen gebruik beveiligingsmiddelen	SWOV-onderzoek
	Metingen gedragsmotieven	PROV-enquête Traffic Test

Tabel 4.3. *Niveau en frequentie van metingen.*

#### *Analysestrategie*

In het kader van het project 'toezicht in Friesland', is gepland om een analyse te verrichten over meetgegevens die over een periode van vier jaar zijn bijgehouden. Doel van deze analyse zou moeten zijn om het effect van politietoezicht op ongevallen te isoleren van andere mogelijke invloeden, zoals seizoensinvloeden, invloeden van voorlichting, maatregelen aan de weg, enzovoort.

De reden waarom we over een periode van vier jaar maandelijks indexen van een aantal gegevens in Friesland willen bijhouden, is dat er een statistische analyse wordt uitgevoerd op deze gegevens, die ons in staat stelt de mogelijke invloed van politietoezicht op gedrag en ongevallen te isoleren van andere factoren zoals seizoeninvloeden en verkeersdrukke. De inspiratie hiervoor hebben we geleend van onze Australische collega-onderzoekers die een dergelijke analyse hebben verricht over gegevens uit Victoria in de periode 1989-1993.

De statistische methode die is gevolgd, wordt beschreven in een artikel van Newstead, Cameron, Gantzer & Vulcan (1995), *Modelling of some major factors influencing road trauma trends in Victoria 1989-1993*:

“The method of analysis used has been that of multivariate log-linear regression which involves relating measures of road safety programs and economic effects, along with general trend and monthly variation, to the observed road trauma series via a regression equation. This method has proved useful in being able to establish the particular influence each factor in the regression equation has on the outcome measure (vis. road trauma).” (Newstead et al., 1995; p. 2).

In het Australische evaluatie-onderzoek is de volgende analyse-strategie toegepast:

- De afhankelijke maat is ‘zware letselgevallen’.
- Een aantal maandelijks indexen is over een periode van vier jaar bijgehouden, te weten: maandelijks werkloosheid, maandelijks aantal alcoholcontroles, maandelijks index tv-spots, maandelijks aantal snelheidstickets, maandelijks aantal uren cameratoezicht.
- In het statistisch model zijn maandelijks dummy-variabelen opgenomen, om seizoeninvloeden in te schatten; een algemene trendfactor werd opgenomen, om langzame monotone veranderingen over de tijd in te schatten (bijvoorbeeld toename aantal rijbewijsbezitters).
- Er werden verschillende categorieën van letselgevallen onderscheiden: ongevallen in ‘Melbourne-gebied’ in lage of hoge alcohol-uren; ongevallen in de rest van Victoria in lage of hoge alcohol-uren. Aparte analyses voor het inschatten van effecten van speed-cameraprogramma en ‘Random Breath testingprogramma’.
- Validering van de statistische modellen is gedaan door te kijken naar:
  1. het voorspellend vermogen van de modellen;
  2. verschillen in de parameter-schattingen als een model wordt uitgebreid met een extra jaarreeks (Newstead et al., 1995; p. 17).
- Er is een methode bedacht om de effecten van afzonderlijke variabelen te schatten via de compositie van het log-lineaire model (Newstead et al., 1995; p. 13).
- Er is een methode bedacht om de resultaten van verschillende gefitte modellen te combineren (Newstead et al., 1995; p. 14).

Het is natuurlijk niet de bedoeling om precies te kopiëren wat de Australiërs hebben gedaan. Maar naar de mening van de SWOV is deze analysestrategie goed toepasbaar op de gegevens uit Friesland.

Het bijhouden van de verschillende meetgegevens over een periode van vier jaar is ingegeven door de wens om de effecten van politietoezicht op ongevallen te kunnen isoleren van andere factoren. De voornaamste bedreigingen voor deze analyse zijn:

- de verwachte discontinuïteit in de gegevens over politie-inspanningen;
- gebrek aan variatie in de gegevensreeksen.

Op beide bedreigingen wordt hierna ingegaan.

Ten behoeve van het project ‘Fryske Diken’ is een speciaal informatie-verwerkingssysteem opgezet dat in detail de uitvoering van snelheidscontroles per dag en per wegvak bijhoudt. Bij stopzetting van het project, wordt waarschijnlijk ook dit systeem stopgezet; het is immers gefinancierd vanuit het project. In dat geval moet met de Friese politie worden onderhandeld over de mogelijkheden om via andere wegen alsnog de gewenste

informatie te verkrijgen. Daarbij kan niet worden uitgesloten, dat de nieuwe aanlevering van gegevens beduidend minder compleet of betrouwbaar is. Hierdoor is de vergelijkbaarheid van de gegevens over vier jaren in het geding.

Het project 'Fryske Diken' had als uniek voordeel: een centrale aansturing van de snelheidscontroles en centrale verwerking van alle gegevens van de snelheidscontroles. Indien het project wordt stopgezet, is de kans aanwezig dat snelheidscontroles weer bij verschillende districten met verschillende informatiesystemen worden ondergebracht, waardoor de gewenste uniformiteit in gegevens verloren raakt.

Wat de variatie in de gegevens betreft, is het volgende op te merken. De geplande lange termijn-analyse kan alleen effecten van politietoezicht vaststellen, indien variaties in het toezicht samenhangen met variaties in gedrag en ongevallen. Indien het snelheidstoezicht in Friesland de komende vier jaren constant op een hoog niveau is, is er weinig variatie in deze gegevensreeks. Bij continu hoog politietoezicht zou de rijsnelheid kunnen afnemen en later stabiliseren. De kans is dan klein dat deze effecten door de analyse in verband kunnen worden gebracht met het politietoezicht, doordat het vermogen van de analyse om effecten te vinden, zo sterk afhankelijk is van variatie in de gegevensreeksen. Het probleem is dat de monitoring pas is gestart bij aanvang van het project en dat we niet beschikken over een voorperiode van relatief weinig politietoezicht. Dit is een mogelijke bedreiging. Op dit moment is er nog geen zekerheid over hoe het Friese politietoezicht zich in de toekomst gaat ontwikkelen. Het is mogelijk dat na stopzetting van het project 'Fryske Diken' een tijdelijke periode van grote terugval in het toezicht plaats vindt, waardoor er toch behoorlijke variatie in de gegevens komt.

Beide bedreigingen, de mogelijke discontinuïteit in gegevens en het mogelijke gebrek aan variatie in verklarende variabelen, betekenen dat op dit moment niet met zekerheid een uitspraak kan worden gedaan over het onderscheidend vermogen en dus de zin van de lange-termijnanalyse. In de loop van de eerste twee jaren van geïntensiveerd politietoezicht zal duidelijk worden hoe het met de variatie in de gegevensreeksen is gesteld, en wat de vooruitzichten zijn voor voortzetting van gegevens over het politietoezicht. De vraag naar de haalbaarheid en nut van de lange-termijnanalyse kan dan in de loop van het project met meer zekerheid beantwoord worden.

### 3.5. Conclusies

Al met al kunnen de volgende conclusies over de status van de lange-termijnanalyse worden getrokken:

- De lange-termijnanalyse is van belang met het oog op het isoleren van de effecten van politietoezicht op gedrag en ongevallen.
- Over de haalbaarheid van de lange-termijnanalyse komt in de loop van de evaluatie meer duidelijkheid.
- Het belang van de lange-termijnanalyse noopt tot het treffen van voorzieningen die deze analyse mogelijk kunnen maken. Op basis van de onzekerheid omtrent de haalbaarheid van de lange-termijnanalyse, is aan te bevelen de te treffen voorzieningen qua kosten minimaal te houden.

- Minimale voorzieningen voor de lange termijnanalyse betekenen dat:
  1. de snelheidsgegevens, gegevens over politie-inspanningen en publiciteitsgegevens worden bijgehouden ten behoeve van evaluatiedoeleinden op de korte en middellange termijn, maar nog niet worden verwerkt in een maandelijkse index voor de analyse.
  2. De weergegevens en beschikbare mobiliteitsgegevens in principe met terugwerkende kracht opvraagbaar en berekenbaar zijn en dat ze voorlopig niet systematisch zullen worden bijgehouden.



## 4. Slotconclusies

1. De evaluatie op korte en middellange termijn van het Friese verkeers-toezicht kan redelijk overzienbaar gepland worden. De volgende gegevens zijn hier minimaal voor nodig: ongevallengegevens, snelheids-gegevens en gegevens over politie-inspanningen in Friesland. Aan de hand van standaardonderzoek kan worden nagegaan welke veranderingen in snelheid, rijden onder invloed en gordelgebruik zich in het eerste jaar en tweede jaar van geïntensiveerd toezicht hebben voorgedaan.
2. De lange-termijnanalyse heeft tot doel verscheidene factoren die van invloed kunnen zijn op de Friese verkeersveiligheid te monitoren, ten einde de effecten van deze factoren van elkaar te kunnen isoleren. Het betreft hier een voor Nederland nieuwe methodologie, een toepassing die ten goede kan komen aan de meer algemene kennis over mogelijkheden, kosten en nut van monitoring.
3. De lange-termijnanalyse is in ieder geval mogelijk voor verbanden tussen politietoezicht, rijsnelheid op provinciale wegen en ongevallen op provinciale wegen. Hiervoor kunnen maandelijkse indexen worden geconstrueerd. Voor toezicht op rijden onder invloed en gordelgebruik ontbreekt in ieder geval een maandelijkse gedragsindex; daarbij zijn de indicatoren van het toezicht op alcoholgebruik en gordelgebruik relatief grof. Dat betekent dat de lange-termijnanalyse voor effecten van het politietoezicht op rijden onder invloed en gordelgebruik wellicht een andere modelvorm aanneemt, die minder afhankelijk is van het gebruik van maandelijkse indexen.
4. Voor de lange-termijnevaluatie die tot doel heeft de effecten van het politietoezicht op rijsnelheid en ongevallen te isoleren van andere factoren, bestaan twee concrete bedreigingen:
  - de verwachte discontinuïteit in de politie-gegevens;
  - onvoldoende variatie in het niveau van het politietoezicht.
5. Beide bedreigingen, de mogelijke discontinuïteit in gegevens en het mogelijke gebrek aan variatie in de verklarende variabelen, betekenen dat op dit moment niet met zekerheid een uitspraak kan worden gedaan over de zin van de lange-termijnanalyse.
6. In de loop van de eerste twee jaren van geïntensiveerd politietoezicht zal duidelijk worden hoe het met de variatie in de gegevensreeksen is gesteld, en wat de vooruitzichten zijn voor voortzetting van gegevens over het politietoezicht. De vraag over de haalbaarheid van de lange-termijnanalyse kan in de loop van het project met meer zekerheid beantwoord worden.
7. Het belang van de lange-termijnanalyse noopt tot het treffen van voorzieningen die deze analyse mogelijk kunnen maken. Op basis van de onzekerheid omtrent de haalbaarheid van de lange-termijnanalyse is het aan te bevelen de te treffen voorzieningen qua kosten minimaal te houden.

8. Minimale voorzieningen voor de lange-termijnanalyse betekenen in concreto het volgende:
- De weergegevens en beschikbare mobiliteitsgegevens zijn in principe op een later tijdstip met terugwerkende kracht opvraagbaar (of berekenbaar), en worden voorlopig niet bijgehouden en opgeslagen.
  - De snelheidsgegevens, gegevens over politie-inspanningen en publiciteitsgegevens worden in eerste instantie bijgehouden voor evaluatiedoeleinden op de korte en middellange termijn, maar voorlopig niet verwerkt in maandelijkse index voor de analyse.

## Literatuur

Goldenbeld, Ch., Hofhuis, E.H. & Gils, G. van (1996). *Het PROV onder de loep; Evaluatie van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid op de aspecten representativiteit, inhoud en gebruikswaarde*. R-96-60. SWOV, Leidschendam.

Newstead, S., Cameron, M., Gantzer, S. & Vulcan, P. (1995). *Modelling of some major factors influencing road trauma trends in Victoria 1989-1993*. Report No. 74. Monash University Research Centre. Victoria, Australië.

Oei, H.L., Minnen, J. van & Goldenbeld, Ch. (1995). *Automatisch snelheidstoezicht op de N266 in Noord-Brabant; Evaluatie van het effect op lange termijn*. R-95-9. SWOV, Leidschendam.

Oei, H.L., Goldenbeld, Ch. & Bos, J.M.J. (1997). *Evaluatie van het toezicht op snelheid op 80 km/uur-wegen in Friesland, Overijssel en Flevoland; Een coverrapport*. R-97-6. SWOV, Leidschendam.

Vissers, J.A.M.M., Zeilstra, M.I. & Nägele, R.C. (1996). *Periodiek regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid 1995*. TT96-12. Traffic Test, Veenendaal.



## Bijlage 1 t/m 5

1. *Achtergrondinformatie project 'Fryske Diken'*
2. *Vorderingen politietoezicht project 'Fryske Diken'*
3. *Verslag gesprek met dhr. J. Bruinsma, medewerker Bureau Verkeer en Vervoer*
4. *Brief aan de hoofdcommissaris*
5. *Input en advisering SWOV*











# FRYSKE DIKEN

PETER BOOMSMA

Op 4 februari is het grote verkeershandhavingsproject de "Fryske Diken" officieel van start gegaan. Belangrijkste doelstelling van het project is het verhogen van de verkeersveiligheid. In het jaar 2000 moet het aantal verkeersslachtoffers in de provincie Fryslân met 25% zijn gereduceerd. Prioriteit heeft de verkeersveiligheid, het innen van boetes is van nevensgeschikt belang. Projectleider en officier van justitie mr. Klaas Bunk, naast gedeputeerde Walsma en korpschef Van Brakel, spreker tijdens de persconferentie in hotel-restaurant E-10 in Ryptsjerk, verwoordde dit in zijn speech als volgt: "Dit verkeersveiligheidsproject heeft niet tot doel het vullen van de staatskist. Vergroting van de boete-opbrengsten is absoluut niet de insteek waarmee dit project is opgezet. Zo dit misverstand al zou bestaan of alsnog ontstaat, laat dan vanaf nu duidelijk zijn dat dit op geen enkele wijze het geval is."

.....  
**Australië als voorbeeld**

De aanzet tot de "Fryske Diken" is gegeven in 1996. Tijdens een symposium in Leeuwarden werd door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) een uiteenzetting gegeven over de opzienbarende resultaten van een grootschalige handhavingscampagne in de staat Victoria in Australië. Nog tijdens het congres werd besloten alles in het werk te stellen iets dergelijks ook in Nederland op te zetten. Gedeputeerde Walsma: "Ik ben er trots op dat vandaag, na een gedegen voorbereiding, in Fryslân een campagne van start kan gaan, die voldoet aan een aantal elementen die de Australische aanpak tot zo'n groot succes heeft gemaakt. Kernbegrippen in

deze campagne zijn: grootschalig en langdurig politietoezicht, gericht op een beperkt aantal speerpunten, ambitieuze doelstellingen, hoogwaardige voorlichting aan een groot publiek."

.....  
**-25% verkeersslachtoffers in het jaar 2000**

Voor de provincie Fryslân betekent de doelstelling van -25% verkeersslachtoffers in het jaar 2000 ten opzichte van het peilgetal (gemiddeld 1984, 1985 en 1986), dat het aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden) van 1535 (peilgetal) naar ten hoogste 1151 in het jaar 2000 teruggebracht moet worden. In het jaar 1996 vielen er 1138 verkeersgewonden en 69 verkeersdoden. Het project heeft voor het speerpunt snelheid op de gese-

## -25% VERKEERSSLACHTOFFERS IN 2000



Korpschef Van Brakel en gedeputeerde Walsma ontullen het eerste "Fryske Diken" bord bij Ouatrebas

## FRYSKE DIKEN



Huub Koman smakt de "Fryske Diken" zelf af

lecteerde wegvakken als doel om een slachtofferreductie te behalen van respectievelijk -12% = 9 slachtoffers in 1998 en -25% = 19 slachtoffers in 1999.

.....

### Specifieke aandachtsgebieden

De doelstelling van -25% is haalbaar als inhoud wordt gegeven aan regelmatig, grootschalig politietoezicht, gecombineerd met goede voorlichting en gericht op de drie speerpunten snelheid, alcohol en gordels en dit alles gedurende een aantal jaren. Per speerpunt zijn de volgende doelstellingen geformuleerd: snelheidslimieten worden overtreden door minder dan 10% van de weggebruikers, minder dan 2% van de weggebruikers rijdt onder invloed en het draagpercentage van gordels is gestegen naar 90%.

.....

### Wat gaat de politie doen?

Korpschef Van Brakel: "Heel concreet kan de weggebruiker van de politie een verdubbeling verwachten van de inspanningen op het gebied van de snelheidshandhaving. Speerpunt zijn de 28 gevaarlijkste 80-kilometerwegen in de provincie. Maar ook binnen de bebouwde kom en elders kan men radarwagens tegenkomen. Om te bereiken dat minimaal 90% van de weggebruikers zich aan de maximumsnelheid zal houden, wordt verwacht dat dit gehaald zal worden door 125.000 overtreders te pakken. Met betrekking tot de alcoholcontroles zal de politie bestuurders veelvuldig onderwerpen aan een blaas-test. Standaard zullen de betrokkenen bij een aanrijding moeten blazen. Met name in de nachtelijke uren zullen bestuurders aan de kant worden gezet om een blaas-test te doen."

Van Brakel vervolgt: "Ook zal van tijd tot tijd een stad of groot dorp worden afgezet om de verkeersdeelnemers op alcoholgebruik te testen. Er wordt hierbij ge-

streefd naar 1600 processen-verbaal terzake overtredingen van de alcoholbepalingen. Daarnaast zal regelmatig op gordelgebruik worden gecontroleerd. Alle op straat dienstdoende politiemedewerkers zullen hieraan zoveel mogelijk aandacht besteden. Hetzelfde geldt voor controle op het gebruik van de bromfiets- of motorhelm."

Korpschef Van Brakel: "De weggebruiker kan van de politie een verdubbeling verwachten van de inspanningen op het gebied van de snelheidshandhaving"





Kortom, het aantal bekeuringen voor snelheid dient te stijgen van 65.000 (niveau 1996) naar 125.000, het aantal processen-verbaal voor rijden onder invloed gaat van 1400 naar 1600 en het aantal beschikkingen ter zake van het rijden zonder helm of gordel wordt verdubbeld, van 3000 naar 6000.

.....

#### **Unieke contracten**

Tussen het Actiecentrum Naleving Verkeersregels (ANV) en de politie Friesland, vertegenwoordigd door onderhandelaar G. Bosma van het district Midden Friesland, zijn bindende afspraken gemaakt. Bovenstaande aantallen mogen dan ook beslist niet worden overtreden. Indien de politie Friesland de streefcijfers haalt, levert dat 9 ton op jaarbasis op.

Daarnaast zijn er ook interne contracten afgesloten door de vier districtschefs en de divisie Algemene Ondersteuning, om aan de leveringsverplichtingen te voldoen. In totaal worden 11 personen vrijgemaakt voor de "Fryske Diken". Niet alleen voor radarcontroles, maar ook de afdeling TOBIAS wordt uitgebreid voor het verwerken van de stroom extra bekeuringen.

.....

#### **Van de ene op de ander dag groepschef "Fryske Diken"**

Een van de personen die voor de "Fryske Diken" is vrijgemaakt, is brigadier Huub Koman (44). Koman kent het reilen en zeilen van het verkeerstoezicht. "Ik ben in 1975 begonnen bij de gemeentepolitie Weststellingwerf. Ik kwam te werken bij de kleine verkeersgroep die we toen hadden. Ik hield me onder andere bezig met technisch onderzoek, dodelijke aanrijdingen en met de organisatie van grote verkeerscontroles. Ik heb altijd verkeer gedaan, behalve het jaar dat ik werkzaam was als brigadier externe contacten. Na de reorganisatie was ik nog een poosje motorrijder en vanaf 1995 coördinator verkeer." De overstap naar de "Fryske Diken" kwam als een donderslag bij heldere hemel: "Ik wist al maanden dat het project er aan zat te komen. Toch was ik verrast dat ik dinsdagavond 2 december om 21.00 uur hoorde van mijn districtschef dat ik vanaf 1 december groepschef van de "Fryske Diken" zou worden. Er was al overleg geweest met mijn groepschef en de chef Lissiseenhed. Op 8 december ben ik daadwerkelijk aan de slag gegaan."



.....

#### **Nieuwe radarwagens, laptops, modems**

Voor "Fryske Diken" zijn vijf nieuwe radarwagens aangeschaft. Koman: "We hebben de beschikking over goede auto's - een Volvo 460, een gewone Astra en Vectra en een Vectra en Astra-stationwagen. Nieuw is dat de vijf radarcontroleurs de auto's, die we via loting hebben verdeeld, mee naar huis krijgen. Op die manier kan netto langer worden gecontroleerd. Daarnaast heeft elke collega een laptop gekregen. In de auto kunnen de gegevens direct worden verwerkt. En via E-mail gaan deze gegevens naar het Bedrijfsbureau van Midden Friesland, waar het monitoren gebeurt."

.....

#### **Ook 's avonds en in het weekend snelheidscontroles**

Koman vindt het belangrijk dat de radarwagens goed zijn uitgerust. "De wagens doen toch een beetje dienst als bureau. Ze beschikken standaard over een standkachel en airconditioning, die zelfs te programmeren is. Daarnaast heeft elke auto een eigen radio en cd-speler en een thermoskan om de koffie warm te houden." Koman verwacht veel van de "Fryske Diken": "In principe voeren deze radarwagens alle snelheidscontroles uit in de provincie Fryslân. Naast de controles op de 28 geselecteerde wegvakken blijft er nog voldoende tijd over om ook andere controles uit te voeren. Voor aanvragen kunnen collega's mij bereiken op bureau Wolvega." Volgens Koman dient iedere automobilist in Fryslân rekening te houden met de "Fryske Diken": "We gaan ook 's avonds en in het weekend controleren!"



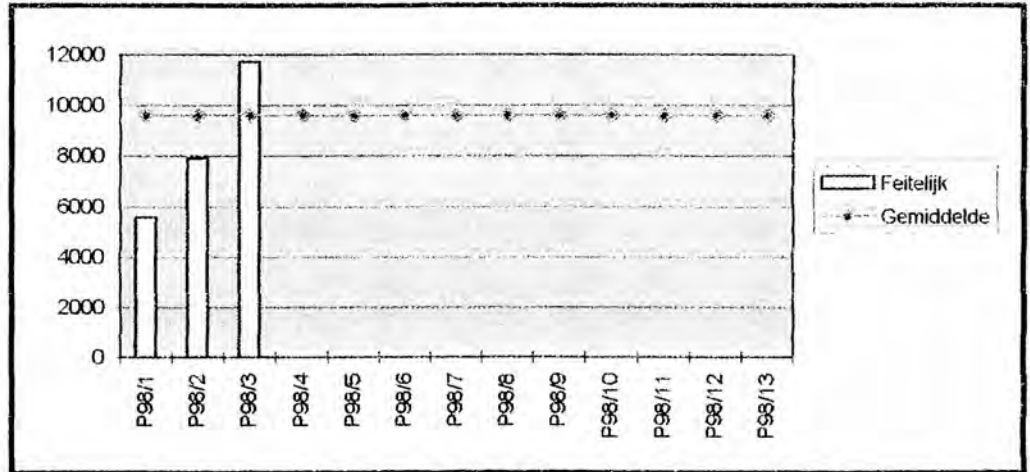






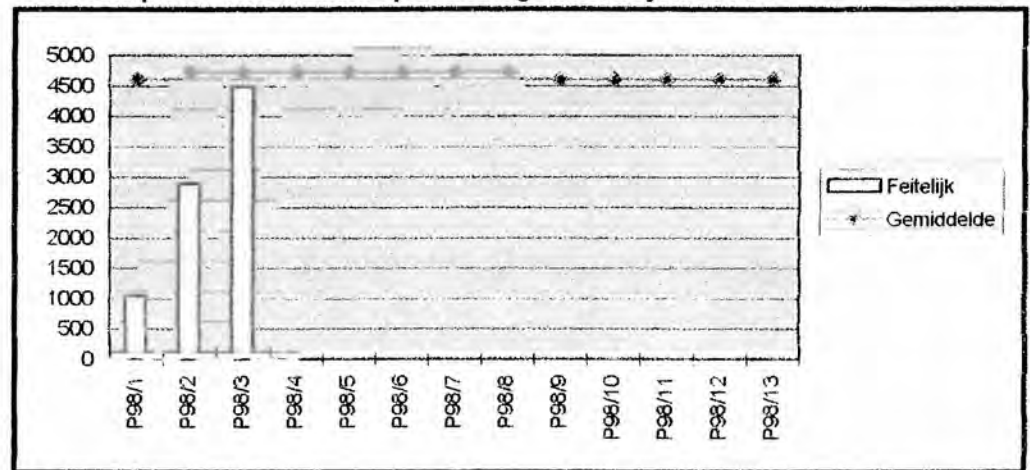
Periode	aantal	
P98/1	9615	5574
P98/2	9615	7901
P98/3	9615	11714
P98/4	9615	0
P98/5	9615	0
P98/6	9615	0
P98/7	9615	0
P98/8	9615	0
P98/9	9615	0
P98/10	9615	0
P98/11	9615	0
P98/12	9615	0
P98/13	9615	0
Alspraak	125000	25189

Alle p.v.'s t.z.v. snelheid in de regio



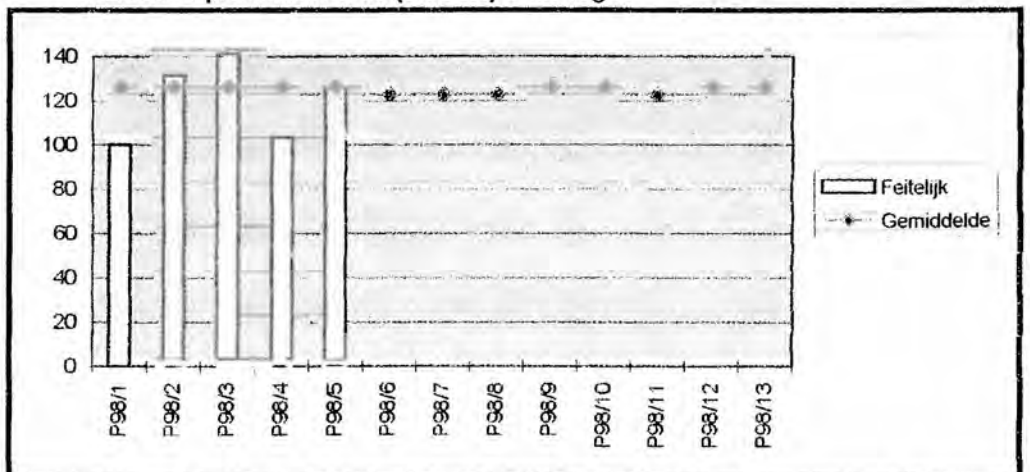
Periode	aantal	
P98/1	4615	929
P98/2	4615	2777
P98/3	4615	4355
P98/4	4615	0
P98/5	4615	0
P98/6	4615	0
P98/7	4615	0
P98/8	4615	0
P98/9	4615	0
P98/10	4615	0
P98/11	4615	0
P98/12	4615	0
P98/13	4615	0
Alspraak	60000	8061

Alle p.v.'s t.z.v. snelheid op de 18 wegvakken Fryske Diken



Periode	aantal	
P98/1	123	100
P98/2	123	128
P98/3	123	138
P98/4	123	100
P98/5	123	123
P98/6	123	0
P98/7	123	0
P98/8	123	0
P98/9	123	0
P98/10	123	0
P98/11	123	0
P98/12	123	0
P98/13	123	0
Alspraak	1600	539

Aantallen p.v.'s t.z.v. art.8 (alcohol) in de regio



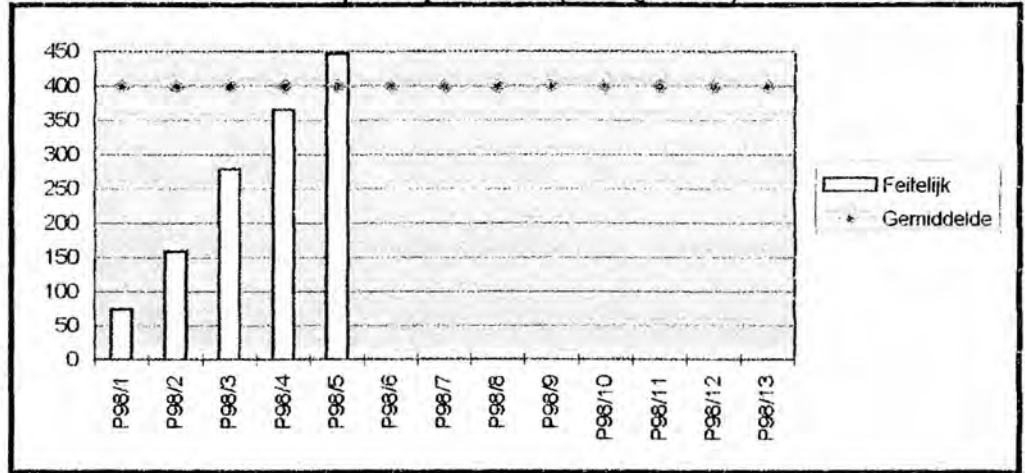




Regio Totaal

P98/1	400	73
P98/2	400	159
P98/3	400	278
P98/4	400	365
P98/5	400	446
P98/6	400	0
P98/7	400	0
P98/8	400	0
P98/9	400	0
P98/10	400	0
P98/11	400	0
P98/12	400	0
P98/13	400	0
Alspraak	5200	1321

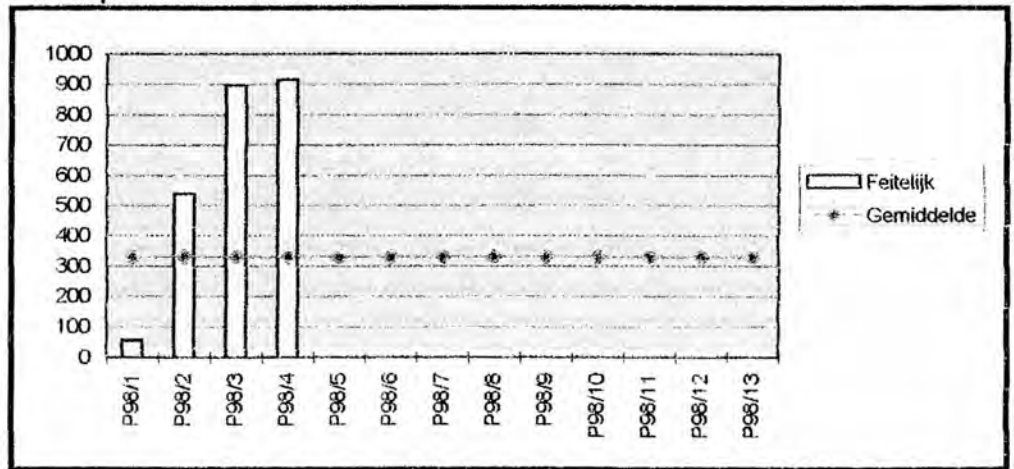
Aantal controle uren op de Fryske Diken (18 wegvakken)



Regio Totaal

P98/1	330	56
P98/2	330	539
P98/3	330	896
P98/4	330	916
P98/5	330	0
P98/6	330	0
P98/7	330	0
P98/8	330	0
P98/9	330	0
P98/10	330	0
P98/11	330	0
P98/12	330	0
P98/13	330	0
Alspraak	4296	2407

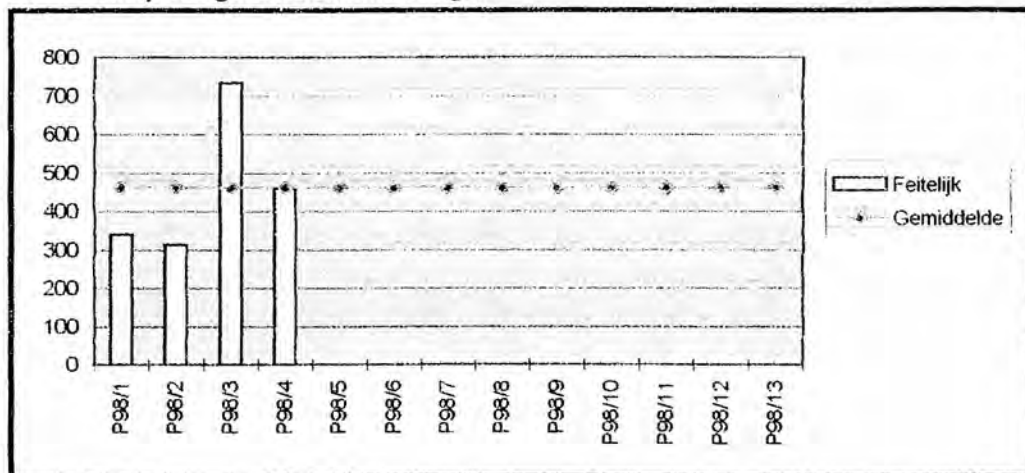
Capaciteit alcohol in uren





Periode	gordel/helm	
P98/1	462	339
P98/2	462	312
P98/3	462	733
P98/4	462	458
P98/5	462	0
P98/6	462	0
P98/7	462	0
P98/8	462	0
P98/9	462	0
P98/10	462	0
P98/11	462	0
P98/12	462	0
P98/13	462	0
Totaal	6000	1842

Alle p.v.'s gordel/helm in de regio





## Verlag gesprek met dhr. J. Bruinsma, medewerker Bureau Verkeer en Vervoer

### *Gesprekspunten:*

1. Hoeveel meetpunten zijn er in de provincie Friesland?
2. Op welke wegvakken bevinden deze meetpunten zich?
3. Welke van bovenstaande wegvakken maken deel uit van de geselecteerde 28 controle-wegvakken in het project 'Fryske Diken'?
4. Welke van bovenstaande wegvakken maken deel uit van wegen die zijn geselecteerd voor andere toezichtprojecten?
5. Op welke wegvakken waar gemeten wordt, vindt geen toezicht plaats, althans niet projectmatig?
6. Wordt het huidige aantal meetpunten in de toekomst nog uitgebreid? Zo ja, naar welke wegvakken?
7. Vinden er in de nabije toekomst veranderingen plaats in de opzet van het meetnet in Friesland?
8. Zijn er even veel tellers als meetpunten in Friesland?
9. Leveren alle tellers identieke informatie?
10. Leveren alle tellers informatie over beide rijrichtingen?
11. Indien er minder tellers dan meetpunten zijn, hoe is de verdeling van tellers over meetpunten dan geregeld? Wordt er op elk wegvak even vaak geteld? Is er een tijdschema van tellers over meetpunten?
12. Is het mogelijk dat de SWOV de gegevens van alle meetpunten in Friesland over de gehele maand december '97 of januari '98 als proef krijgt toegestuurd?
13. Kan het Bureau Verkeer en Vervoer een (ruwe) kostenopgave leveren wat het jullie Bureau aan materiaal, aan administratieve kosten, enzovoort vergt om de SWOV maandelijks te voorzien van een uitdraai van alle gegevens van het meetnet? Wellicht is AVV bereid om een deel van deze kosten te vergoeden als projectkosten.
14. Is het mogelijk dat de SWOV over de wegen waar de snelheid wordt gemeten, additionele informatie krijgt over:
  - wegtype;
  - sterk opvallende kenmerken van de weg;
  - bebording langs de weg (per rijrichting);
  - afstand controlelocatie - meetlocatie (per rijrichting);
  - belangrijke (nog te nemen) maatregelen langs het wegvak (wegwerkzaamheden, verandering bebording) waarvan verondersteld mag worden dat ze een invloed kunnen hebben op het snelheidsgedrag van weggebruikers.
15. Houdt het Bureau Verkeer en Vervoer informatie bij over de wegvakken waarop de politie snelheidscontroles of andere controles uitvoert?
16. Hoe zou de informatievoorziening richting SWOV over additionele - technische of infrastructurele - maatregelen op wegen waar gemeten wordt, zo gemakkelijk mogelijk geregeld worden - d.w.z. met zo weinig mogelijk overlast voor jullie?

### *Snelheidsmetingen*

Er waren 33 vaste meetpunten in Friesland; voor het project 'Fryske Diken' wordt dit uitgebreid tot veertig. Verdere uitbreiding van het aantal meetpunten is in de toekomst niet voorzien. Op - nog te fabriceren - kaarten kan worden aangegeven op welke wegvakken alle meetpunten zich bevinden en

op welke van de wegvakken op snelheid gecontroleerd wordt in het kader van het project 'Fryske Diken' of project ZO-Friesland, en op welke wegvakken niet gecontroleerd wordt.

Er zijn even veel tellers als meetpunten en in principe wordt elk meetpunt continu bemeten, waarbij gegevens van beide rijrichtingen worden verkregen. Vrijwel alle tellers leveren identieke informatie met als uitzondering van 4 à 5 tellers van het Aktiecentrum die een andere klasse-indeling hebben en één teller voor een 100 km/uur-weg. De SWOV kan per e-mail de helft van de uitdraai van januari 1998 krijgen.

#### *Overige gegevens over wegen*

Informatie over het wegtype van elk van de bemeten wegvakken is beschikbaar. De mottoborden 'Fryske Diken' die langs de wegvakken staan, kunnen ook op kaart worden aangegeven. Wat correspondentie tussen wegvakken waar gemeten en gecontroleerd wordt betreft, is er slechts één geval waarbij het wegvak waar gecontroleerd wordt een ander wegvak is als het bemeten wegvak. Maar in dit geval ligt het wegvak waar gemeten wordt wel binnen één kilometer afstand van het wegvak waar gecontroleerd wordt.

Voor de wegen die deel uitmaken van het project 'Fryske Diken' staan geen grote maatregelen gepland in het investeringsprogramma. Het is moeilijk om zicht te verkrijgen op alle dagelijkse wegwerkzaamheden op provinciale wegen. Bij grote uitschieters in het snelheidsbeeld kan achteraf wel vrij gemakkelijk gecontroleerd worden of op de betreffende weg wegwerkzaamheden in het spel geweest kunnen zijn. Bij voorkeur is die informatie dan op te vragen via het bureau van dhr. Bruinsma.

Voor vragen over een samenwerkingsconvenant met de provincie en over informatie over de registratie van politiecontroles langs de bemeten wegvakken, verwijst de heer Bruinsma naar de heer Visser.

#### *Afspraken*

De heer Bruinsma zal nog een kostenopgave maken van de kosten die verbonden zijn aan de aanlevering van de gegevens en - op een nog niet nader gedefinieerd later tijdstip - nog kaarten vervaardigen met informatie over de bemeten wegvakken, aanwezigheid mottoborden, enzovoort. De heer Bruinsma zal op korte termijn de helft van snelheidsgegevens van januari 1998 per e-mail toesturen aan de SWOV.

De SWOV zal met de heer Visser een gesprek aangaan over mogelijke afspraken op langere termijn over de gegevensaanlevering.

Leidschendam, 19 november 1997

Geachte heer van Brakel,

In opdracht voor het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Friesland ROF heeft de SWOV een plan vervaardigd voor grootschalig politietoezicht in het verkeer in de noordelijke provincies met de opzet om het aantal verkeersongevallen drastisch te verminderen, conform de landelijke doelstellingen voor verkeersveiligheid van de overheid. Mede gestimuleerd door dit plan gaat in Friesland binnenkort het project 'Fryske Diken' van start, een ambitieus politietoezichtproject in Friesland, dat bovenop de al bestaande activiteiten tot doel heeft een aanzienlijke extra politie-inspanning ten behoeve van de verkeersveiligheid te plegen.

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft aan de SWOV gevraagd, om de effecten van het geïntensiveerde politietoezicht in Friesland de komende jaren te evalueren.

De SWOV is vertegenwoordigd in de projectgroep 'Fryske Diken' en heeft in het kader van bespreking van dit project ook al overlegd over evaluatie, onder meer met de heer G.J. Bosma, Hoofd Eenheid Bedrijfsondersteuning, District Midden-Friesland. De evaluatie van de SWOV reikt echter verder dan enkel het project 'Fryske Diken' en beslaat de totale politie-inspanning van het verkeer in Friesland. Daarvoor zijn twee goede redenen.

Een eerste reden is dat door uitbreiding van de evaluatie over een groter gebied, er gerekend kan worden met een groter aantal ongevallen en verkeersslachtoffers in de statistische analyse. Dit vergroot de kans om harde conclusies te trekken over het effect van het toezicht op de verkeersveiligheid. De SWOV wil hard maken dat geïntensiveerd politietoezicht daadwerkelijk, zonder twijfel, bijdraagt, aan minder verkeersongevallen.

Een tweede reden is dat de Friese weggebruiker geen onderscheid maakt tussen regulier en extra toezicht in het verkeer. Als de weggebruiker een controle passeert laat het hem of haar onverschillig of deze controle geschiedt binnen het kader van het project 'Fryske Diken' of binnen het kader van een ander Fries snelheidsproject. De weggebruiker wordt beïnvloed door het totaal aan toezicht-inspanningen die hij in Friesland waarneemt. Daarom ligt het ook voor de hand om de evaluatie van effecten op gedrag en verkeersveiligheid te richten op deze totale inspanningen. Het is moeilijk om de effecten van één project van die van een ander project te scheiden.

Voor de wetenschappelijke evaluatie is het wenselijk dat de SWOV een maandelijks overzicht krijgt van tijdstippen en lokaties van controles in Friesland, van gedrag waarop gecontroleerd is en van de resultaten van de controle in termen van aantal gecontroleerde voertuigen, c.q. weggebruikers, en aantal betrachte overtreders.

Graag willen wij overleg met de Friese politie om tot zakelijke afspraken te komen over de aanlevering van deze gegevens. Daarbij is het van belang dat

we dit overleg ook afstemmen met het Actiecentrum Naleving Verkeersregels die in verband met haar eigen evaluatiedoelinden ook gegevens van de Friese politie wenst te verkrijgen.

Concreet zou ik u willen verzoeken om een officiële contactpersoon van de Friese politie te benoemen, die in verder overleg met de SWOV afspraken over gegevensaanlevering kan maken namens de gehele Friese politie, danwel kan bemiddelen in overleg met de afzonderlijke districten. Gezien het feit dat de Friese politie over verschillende gegevenssystemen beschikt (TOBIAS, XPOL, DIRODARO), en dat een aantal gegevens per district verzameld en aangeleverd zouden moeten worden, verwacht ik dat het overleg hierover wel meer gesprekken zal kosten..

De SWOV heeft al eerder over deze kwestie (kort) gesproken met twee Friese politiemensen, de heer G.J. Bosma, Hoofd Eenheid Bedrijfsondersteuning, en de heer K. Post, Regionaal Coördinator Verkeerszaken, die beiden intensief betrokken zijn bij het project 'Fryske Diken'. Misschien kan één van beide heren een rol spelen bij het overleg.

Graag vernemen wij van u de naam van een persoon met wie wij over deze zaken verder in overleg kunnen treden. Ik dank u hartelijk voor uw medewerking in deze.

Met vriendelijke groeten,

Charles Goldenbeld  
onderzoeker SWOV



**SWOV-memo d.d. 26-02-98 voor vergadering 'Fryske Diken'  
d.d. 25-03-98**

De SWOV zou graag in de komende vergadering(en), of in een kleiner subcomité, de volgende onderwerpen aan de orde willen stellen:

*1. Controle op prioriteiten in de aanpak van het politietoezicht*

Tot op heden heeft de projectgroep het karakter van een sterk uitvoeringsgerichte groep waarin veel ideeën worden ingebracht. Daar is niets op tegen zolang in de multitude van ideeën, de prioriteiten niet uit het oog worden verloren.

Als ik de lijn bewaak die is uitgezet in het plan voor verkeershandhaving voor Noord-Nederland, waarin gewenste controle-intensiteiten per type overtreding zijn aangegeven, dan kom ik tot twee vragen voor de projectgroep:

- Wat zijn de vooruitzichten als het gaat om de gewenste controle-intensiteit van één op acht Friese bestuurders op alcoholgebruik?
- Wat zijn de vooruitzichten als het gaat om de gewenste controle-intensiteit van één op twaalf Friese bestuurders op gordelgebruik?

Lijken deze controle-intensiteiten haalbaar, gezien de kennis van beschikbare capaciteit en afdelingsplannen? Zo niet, wat kunnen we doen om dit alsnog te realiseren.

*2. Uitvoering van controles*

Het is misschien in een eerdere vergadering al eens aan de orde gesteld, maar ik zou graag het volgende willen weten over de uitvoering van de snelheidscontroles:

- Wordt er bij elke controle gewerkt met het feedback-bord met de tekst 'Uw snelheid is gecontroleerd'?
- In welke mate hebben de snelheidscontroles een zichtbaar dan wel minder zichtbaar karakter?

*3. Sturing op grond van tussentijdse resultaten*

De SWOV stemt volledig in met tussentijdse sturing van controles op basis van snelheidsgegevens. Op wegvakken waar al snelheidsvermindering is opgetreden, zou minder inzet nodig zijn, terwijl de inzet kan worden vergroot op wegvakken waar de snelheid niet omlaag is gegaan.

Roelof Benthem heeft gezegd dat als het na een maand intensief controleren niet lukt om de snelheid goed te drukken, dat het dan nooit meer lukt. De vraag is: wat doen we als op bepaalde wegvakken blijkt dat het snelheidsgedrag niet verbetert? Waarschijnlijk moet er dan toch een nadere verkenning komen, waarom de aanpak op een bepaald wegvak geen resultaten oplevert. Hoe pakken we zo'n verkenning aan? Wat zijn de ideeën van het Aktiecentrum hierover?

*4. Enige vragen naar aanleiding van de gegevens van Gerko Bosma*

Gerko Bosma heeft snel een mooi gegevensoverzicht op tafel gekregen dat voor de evaluatie (en ook voor de wetenschappelijke evaluatie) van het

project van potentieel groot belang is. We begrijpen dat dit een eerste conceptformaat is dat nog voor verbetering vatbaar is. Er is in de vergadering al geconstateerd, dat koppeling van de grafiek met aantallen controles per wegvak aan de gegevens van het Aktiecentrum over het percentage overtreeders per wegvak erg nuttig zou kunnen zijn. De SWOV zou daaraan de suggestie willen toevoegen - misschien ook al tijdens de vergadering geopperd - om, indien mogelijk, alle gegevens per district te geven, en om de gegevens over de verschillende wegvakken per district te ordenen. Onderstaande *Tabel B1* geeft de naar onze mening de inzichtelijkste en overzichtelijkste presentatie van de gegevens.

	Capaciteit Snelheid	Over-tredingen	Capaciteit Alcohol	PV's alcohol	PV's helm/gordel	Weg-vakken	Aantal controles	% overtreeders
District 1						Wvak 1		
						Wvak 2		
						Wvak 3		
						etc.		
District 2 etc.						Wvak4		
						etc.		

Tabel B1. *Voorbeeldformaat overzichtelijke gegevensindeling.*

Enkele vragen over de tot nu toe ingediende gegevens zijn de volgende:

- Het is opmerkelijk dat, meer dan de helft (58%) van het aantal maandelijks gewenste snelheidsovertredingen al behaald is, terwijl misschien een kwart van de afgesproken controles of een kwart van controlecapaciteit gerealiseerd is. Dit geeft aan dat bij volledige controlecapaciteit het aantal van 9.615 snelheidsovertredingen ruim overschreden zal worden, althans voorlopig. Stel dat in één controleperiode van vier weken 15.000-20.000 overtredingen worden geconstateerd, levert dit dan geen vertraging op voor de verwerking van de overtredingen? Het lijkt me erg belangrijk dat alle overtreeders binnen circa twee weken na overtreding bericht ontvangen van de bekeuring. Is dat nog steeds mogelijk als 15.000-20.000 overtredingen worden geconstateerd binnen vier weken?
- District Midden-Friesland heeft in sterke mate de gemiddelde uurcapaciteit voor snelheid overschreden, terwijl De Meren, De Wouden en Divisie Algemene Ondersteuning daarbij ver achterblijven. Heeft dat te maken met de aanloop van het project? Zal er in de toekomst een meer evenredige verdeling van inspanningen door de districten te verwachten zijn? Betekent de relatief hoge uurcapaciteit voor Midden-Friesland ook, dat dus de meeste controles hebben plaats gevonden in Midden-Friesland, of is het zo dat de Midden-Friese capaciteit ook in controles op wegvakken buiten Midden-Friesland is gestoken?
- De alcoholgegevens wekken enige verbazing. In districten De Wouden en Midden-Friesland zijn in de eerste periode 42, respectievelijk zeventien processen-verbaal in verband met alcohol geboekt. Er is in diezelfde periode in deze districten echter nul uren tijd geboekt op de

uurcapaciteit ten behoeve van artikel 8. District De Meren heeft in de eerste periode veel meer uren geboekt op artikel 8, dan district de Wadden (39 versus 16.5 uren). In tegenstelling tot de verwachting die dit oproept, heeft District De Wadden 29 pv's inzake alcohol en district de Meren enkel 12. Wat kunnen we uit deze gegevens opmaken? Betekent dit bijvoorbeeld dat de capaciteit artikel 8 niet alle inspanningen registreert die gedaan worden op het gebied van alcoholtoezicht? Worden er belangrijke inspanningen gedaan die buiten de registratie van Gerko vallen?

#### *5. Overwegingen ten aanzien van voorlichting*

Ten aanzien van het voorlichtingplan van Roelof Benthem heb ik graag nog enkele opmerkingen.

#### *Hoe worden de doelstellingen ten aanzien van het voorlichtingsplan gemeten?*

Er zijn concrete doelstellingen geformuleerd in termen van bekendheid, pakkans en draagvlak, maar er is nog niet aangegeven hoe deze gemeten worden. Roelof Benthem heeft gezegd hier liever geen geld voor een extra enquête in te steken. Maar deze doelstellingen worden op dit moment niet gemonitord door de bestaande landelijke en provinciale onderzoeken. De enige mogelijkheid om deze doelstellingen te evalueren, is dus wel degelijk via het houden van een enquête onder Friese weggebruikers.

#### *Doelstelling pakkans*

Ten aanzien van de pakkans zou ik verder willen gaan dan te stellen dat 75% van de weggebruikers vindt dat er intensief gecontroleerd wordt op een aantal speciaal geselecteerde trajecten. Het is natuurlijk uitstekend als weggebruikers weten, dat er bepaalde trajecten zijn waarop intensief gecontroleerd wordt. Maar als dat alles is wat ze weten, dan is oorspronkelijke gedachte van grootschalig politietoezicht niet goed uitgewerkt. Deze gedachte was geopperd om door de grootschaligheid van operaties een indruk te wekken bij het publiek, dat men overal en ten alle tijde gecontroleerd kan worden op snelheid, alcohol of gordels. Als weggebruikers het idee hebben dat enkel op een aantal speciale trajecten op snelheid wordt gecontroleerd, dan is deze centrale boodschap ('controles overal en altijd') niet goed overgebracht en heeft de voorlichting gefaald - om het maar eens zeer scherp te stellen.

Ik zou onze doelstelling omtrent de pakkans als volgt willen aanscherpen:

- vier op de vijf Friese weggebruikers moet het idee hebben dat hij op alle Friese wegen (dus ook binnen de bebouwde kom) gecontroleerd kan worden op snelheid;
- vier op de vijf Friese weggebruikers moet het idee hebben dat snelheidscontroles op de meeste Friese 80 km/uur-wegen vrijwel dagelijks plaatsvinden;
- vier op de vijf Friese weggebruikers moet het idee hebben dat hij in alle Friese steden of dorpen in de late middaguren of avonduren een alcoholcontrole kan tegenkomen;
- vier op de vijf Friese weggebruikers moet het idee hebben dat hij in alle Friese steden of dorpen gecontroleerd kan worden op gordelgebruik.

Ik kies bewust voor vier op vijf, omdat er altijd mensen zijn die geen kranten lezen, niet naar de lokale omroep kijken en die bewust allerlei informatie over verkeer en verkeersveiligheid negeren. Er is een groep

weggebruikers die met voorlichting niet te bereiken is. Wellicht ook de groep buiten Friesland woonachtige mensen die veelvuldig in Friesland rijden.

Kortom, de door Roelof geformuleerde doelstelling omtrent de pakkans is te bescheiden, vooral omdat enkel gesproken wordt over pakkans in termen van snelheidscontroles. Ook de doelstelling omtrent bekendheid met snelheids-, alcohol- en gordelcontroles is eigenlijk erg bescheiden. Het is uitstekend dat mensen op de hoogte zijn van snelheidscontroles, alcoholcontroles en gordelcontroles. Belangrijker is dat ze een scherp besef hebben of krijgen, dat die controles zeer regelmatig op verschillende tijdstippen en op verschillende plaatsen in Friesland worden uitgevoerd, en dat de kans groot is dat ze zelf ook een dergelijke controle zullen tegenkomen. Daarom is nodig dat in de voorlichting niet alleen de resultaten van verleden controles worden gemeld, maar ook de verwachte inspanningen van de politie in de komende maand of twee maanden.

#### *Overbrengen van de centrale boodschap*

Er zijn wellicht enkele verschillen tussen de voorlichting zoals die nu misschien gaat lopen en zoals de SWOV daarover zijn gedachten heeft. De *centrale boodschap* voor de voorlichting bevat twee elementen die als rode draad voor de gehele voorlichtingsstrategie gelden:

- pakkans: sterk verhoogd, veel controles, onvoorspelbare controles;
- verkeersveiligheid: is het doel.

De SWOV meent dat in de tot nu toe gegeven voorlichting:

- informatie is gegeven die in objectieve zin wel correct is, maar die misschien niet erg goed aansluit bij de persoonlijke belevingswereld van de weggebruiker;
- belangrijke informatie over wat de weggebruiker langs de weg of bij een controle kan verwachten niet wordt gegeven.

Deze mening wordt hierna toegelicht.

#### *Komt de centrale boodschap voldoende over?*

Nemen we het volgende citaat uit een krante-artikel: “De verwachting is dat er de komende twee jaar 125.000 processen-verbaal worden uitgeschreven voor alleen al snelheidsovertreders. De politie denkt verder zo’n 1.600 automobilisten onder invloed te kunnen betrappen en verwacht in twee jaar tijd circa 6.000 bekeuringen uit te schrijven voor het niet dragen van de autogordels. Met speciale borden, zoals hier onder Buitenpost, wordt de verkeersgebruiker op de actie geattendeerd. De weg van Buitenpost naar Surhuisterveen is een van de 28 gevaarlijke 80-km/uur-wegen.”

Het betreft hier uiteraard slechts één citaat, maar dit citaat lijkt wel illustratief voor de standaardwijze waarop door de Nederlandse pers (niet enkel de Friese) gerapporteerd wordt over toezichtacties. Het citaat brengt de boodschap van intensief toezicht ten behoeve van grotere veiligheid deels over. Toch is ook bij deze berichtgeving de vraag of de kern van de boodschap wel goed genoeg doorkomt. Een naïeve lezer zou tot de volgende gedachten kunnen komen bij het lezen van dit stuk:

- alleen controles op gevaarlijke 80 km/uur-wegen; dus niet op mijn traject want dat is niet gevaarlijk;
- geen snelheidscontroles binnen de bebouwde kom;
- als ik geen speciaal bord zie, dan is er geen sprake van snelheidscontrole;

- slechts 1.600 automobilisten bekeurd voor rijden onder invloed, tegenover 6.000 voor gordels en 125.000 voor snelheid: er wordt dus niet veel op alcohol gecontroleerd;
- de politie 'denkt' en de politie 'verwacht': de politie is dus eigenlijk nog niet zo zeker van zijn zaak.

#### *Adviezen omtrent aanpak voorlichting*

Onze adviezen voor het scherper stellen van het voorlichtingsplan zijn:

- Meer *ambitieuze doelstellingen* vaststellen met betrekking tot de pakkans.
- Peter Boomsma zal wekelijks resultaten van controles in de pers brengen en zal maandelijks met een groter overzicht van resultaten komen met wellicht wat meer uitleg en verhaal daarbij. In die voorlichtingsstrategie ligt de nadruk een beetje op wat er gebeurd is (het verleden). De SWOV zou er voorstander van zijn dat in de berichtgeving over het politie-toezicht ook veel aandacht wordt besteed aan activiteiten die de politie de komende weken en maanden gaat doen. In de voorlichting moet dus veel aandacht komen voor de *komende controle-inspanningen*.
- De voorlichting over verschillende acties op het van terrein van snelheid, alcohol en gordels moet zoveel mogelijk worden *gecombineerd*: een tweewekelijks langer verhaal waarin berichtgeving over verschillende verleden controle-acties en toekomstige controle-acties worden gecombineerd. Peter Boomsma zou contact kunnen leggen met voorlichters bij andere grote projecten in Friesland, om te bezien in hoeverre afstemming van berichtgeving over verschillende projecten in grotere verhalen mogelijk is.
- In de voorlichting moet zo min mogelijk worden gewerkt met aantallen en periodes waarover de weggebruiker zich geen indruk kan vormen: 125.000 snelheidsbekeuring per twee jaar. Is dat veel? Is dat weinig? Waarschijnlijk maakt het meer indruk op de weggebruiker als simpel wordt gemeld: de komende maand januari gaat de politie op meer dan 20 Friese wegen meer dan 300 snelheidscontroles uitvoeren en in minstens tien Friese steden een alcoholcontrole uitvoeren. De boodschap moet altijd zo dicht mogelijk bij de belevingswereld van de weggebruiker zitten: de termen 'in Friesland', 'komende maand', 'zoveel controles op zoveel wegen in zoveel steden' is minder abstract voor de weggebruiker dan formuleringen als 'naar verwachting', 'zoveel bekeuringen', 'de komende twee jaar'.
- Behalve 'pakkans' moet '*veerksveiligheid*' de rode draad in de voorlichting vormen. Bij voorkeur moet in de langere - maandelijks - overzichtsverhalen het verkeersveiligheidsperspectief steeds aan de orde worden gesteld, niet alleen door saaie ongevallencijfers te vermelden, maar ook door een meer boeiende verteltrant. Er zijn voldoende interessante achtergronden te vermelden bij snelheid, alcoholgebruik, gordel- en helmgebruik. De SWOV en andere partijen (ROF?) zouden Peter Boomsma kunnen voorzien van teksten over de achtergronden van snelheid, alcohol, gordels, zodat hij dat in een meer omvattend verhaal zou kunnen verwerken.

Ten slotte nog een vraag: Wie is eigenlijk in laatste instantie verantwoordelijk voor de gegeven voorlichting? Is dat Peter Boomsma, of Roelof Benthem of de gehele projectgroep?

### *6. Tussentijdse metingen en publiciteit*

Hoe om te gaan met resultaten van metingen in de loop van het project, met name ook richting externe publiciteit? Concreet geval: de uiteenlopende percentages gordelgebruik van het onderzoek van de SWOV en de hogeschool.

Mijn collega Jan Mulder, uitvoerder van het Landelijk Beveiligings-middelenonderzoek, heeft op mijn verzoek daarover zijn gedachten laten gaan. Ik citeer zijn overwegingen:

“De Noordelijke Hogeschool Leeuwarden heeft in opdracht van het ROV in een aantal jaren metingen verricht naar het gebruik van de autogordel; de laatste meting was in 1997. Als de uitkomsten van dat onderzoek worden vergeleken met die van het SWOV-onderzoek uit 1997, dan blijken er aanzienlijke verschillen te bestaan. Rekening houdend met procentuele marges van de steekproefuitkomsten gebaseerd op de steekproefomvang, worden bij het onderzoek van de hogeschool bij bestuurders en passagiers buiten de bebouwde kom aanzienlijk hogere draagpercentages gevonden dan bij het SWOV-onderzoek. Bij bestuurders en passagiers binnen de bebouwde kom worden juist aanzienlijk lagere draagpercentages gevonden. Deze verschillen maken de uitkomsten van beide onderzoeken dus niet zonder meer vergelijkbaar. Mogelijke verklaringen voor de verschillen zouden in een aantal richtingen kunnen worden gezocht. Ten eerste is het belangrijk te weten welke onderzoeksmethode is gebruikt en of de steekproef is getrokken uit rijdend of stilstaand verkeer. Ook het feit dat alleen in de ochtendspits is gemeten kan een oorzaak van verschillen zijn. Aangezien er een relatie bestaat tussen de hoogte van het draagpercentage en de categorie weg waarop wordt gemeten, kan ook de keuze van de meetlocaties en de verdeling daarvan over de steekproef van invloed zijn. Ten slotte kan ook de verdeling van de steekproef naar geslacht van invloed zijn; vrouwen dragen immers meer de gordel dan mannen. Om de Friese metingen vergelijkbaar te maken met, en in te passen in de SWOV-reeks, zullen de verschillen in steekproeftrekking en mogelijk ook werkwijze nader moeten worden onderzocht.”

Misschien kan het onderzoek van de hogeschool volgend jaar voor een deel worden aangepast teneinde de resultaten van beide onderzoeken vergelijkbaar te kunnen maken.

### *7. Afstemming planning*

Het is mijn wens dat het evaluatierapport van de SWOV eerst met de projectgroep wordt doorgenomen voordat het naar de opdrachtgever wordt verstuurd. Dat houdt wel in dat de planning van de SWOV-rapportage moet worden afgestemd met de projectgroep. Er moeten ook afspraken worden gemaakt over de publiciteit die door SWOV, AVV of de projectgroep gegeven wordt aan het rapport. Indien het rapport minder gunstige resultaten bevat, zou het een meer vertrouwelijk karakter kunnen krijgen.

De adviserende functie die de SWOV in het project heeft, strekt zich niet alleen uit tot de opzet van het politietoezicht en het vaststellen van effecten daarvan op gedrag en ongevallen, maar ook tot de voorlichting in zoverre die tot doel heeft de effecten van het toezicht te versterken. Over de hier beschreven hoofdlijnen van het voorlichtingsplan is nog overleg gaande binnen de projectgroep ‘Fryske Diken’. De SWOV heeft in een memo gericht aan de projectgroep kritische vragen gesteld ten aanzien van aspecten van de voorlichting.

*N.B. Vragen en opmerkingen:*

- Geen index voor politietoezicht maken: aparte indexen voor toezicht op snelheid, alcohol en gordels. Reden: snelheidscontroles, alcoholcontroles en gordelcontroles onvergelijkbare grootheden, niet optelbaar. Australiërs hebben ook aparte indexen gebruikt.
- Sommige activiteiten overlappen (Aktiecentrum en SWOV): wel eerlijk vermelden.
- Hetgeen we moeten aanbieden in termen van lange-termijnanalyse moet volgens mij de volgende beperkingen kennen: alleen de effecten van de lange-termijnanalyse van het snelheidstoezicht op veiligheid op wegen buiten de bebouwde kom. Hiervoor zijn drie samenhangende redenen:
  1. Er zal waarschijnlijk geen goede index gerealiseerd kunnen worden voor het alcoholtoezicht - daarvoor zijn verdere onderhandelingen met politie en een financiële investering nodig.
  2. Er is geen maandelijkse index voor het gedrag rijden onder invloed.
  3. In de model-analyses voor de effecten van het politietoezicht, moet het aantal mee te nemen factoren beperkt blijven, anders kan zelfs het beste model niet meer werken: de Australiërs hebben steeds aparte modellen 'gefit' voor toezicht op alcohol en snelheid en later een methode bedacht om de effecten van die modellen weer te combineren; als het zou kunnen, zouden wij ook een dergelijke strategie moeten toepassen, maar het kan waarschijnlijk niet vanwege het ontbreken van goede indexen voor toezicht op alcoholgebruik en het rijden onder invloed. Conclusie: alleen een lange-termijn-modelanalyse voor de effecten van het snelheidstoezicht op ongevallen buiten de kom uitvoeren; eventueel ook een lange-termijnanalyse uitvoeren voor de effecten van het politietoezicht op rijden onder invloed, maar dan niet gebaseerd op maandelijkse indexen en multivariate analyse, maar gebaseerd op meer traditionele vergelijkingen. Dit is overigens mijn mening; Frits Bijleveld is de statisticus, dus hij mag de knoop doorhakken.