

Evaluatie van het project 'Fryske Diken'

Evaluatie van de effecten van geïntensiveerd politietoezicht in het verkeer in Friesland in de periode februari-december 1998

R-99-30

Dr. Ch. Goldenbeld, M.P.M. Mathijssen & Mr. K. Bunk

Leidschendam, 1999

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-99-30
Titel: Evaluatie van het project 'Fryske Diken'
Ondertitel: Evaluatie van de effecten van geïntensiveerd politietoezicht in het verkeer in Friesland in de periode februari-december 1998
Auteur(s): Dr. Ch. Goldenbeeld, M.P.M. Mathijssen & Mr. K. Bunk
Onderzoeksmanager: Dr. M.P. Hagenzieker
Projectnummer SWOV: 52.421
Projectcode opdrachtgever: HVVL 97.606
Opdrachtgever: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Trefwoorden: Enforcement (law), speed, safety belt, drunkenness, surveillance, police, region, behaviour, evaluation (assessment), Netherlands.

Projectinhoud: In februari 1998 is in Friesland het project 'Fryske Diken' gestart, een project met geïntensiveerd verkeerstoezicht. Dit rapport doet verslag van een evaluatieonderzoek naar de effecten van het geïntensiveerde politietoezicht op rijsnelheden, alcoholgebruik en gordelgebruik. Ook wordt het effect op het aantal ongevallen beschouwd. Er worden aanbevelingen gedaan voor het project de 'Fryske Diken', en voor het vervolg van de evaluatie van dit project.

Aantal pagina's: 46 + 29 blz.
Prijs: f 25,-
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1999

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Samenvatting

In februari 1998 is in Friesland een ambitieus project met geïntensiveerd verkeerstoezicht gestart, genaamd 'Fryske Diken'. Dit project beoogt een bijdrage te leveren aan de doelstelling voor het jaar 2000: 25% minder verkeersslachtoffers dan in het jaar 1986. In het kader van het project 'Fryske Diken' is het verkeerstoezicht op rijsnelheid geïntensiveerd op de twintig gevaarlijkste 80-100 km/uur-wegvakken buiten de bebouwde kom. Daarnaast worden in de hele provincie extra toezichtsinspanningen verricht op rijden onder invloed en op gordel- en helmgebruik. Op verzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat evalueert de SWOV de resultaten en vorderingen van het project de 'Fryske Diken'. Dit rapport doet verslag van het evaluatieonderzoek naar de effecten van het geïntensiveerde politietoezicht op verkeersgedrag en het aantal ongevallen.

Het geïntensiveerde toezicht op rijsnelheid heeft op de meeste wegvakken in de eerste vijftien weken van het project geleid tot een significante daling van het percentage overtreders. Daarna heeft het snelheidsgedrag zich min of meer gestabiliseerd.

Het rijden onder invloed in Friesland lijkt niet af te nemen, in tegenstelling tot de trend in de rest van Nederland. Ook lijkt het zwaartepunt van het rijden onder invloed zich steeds meer te verplaatsen van middelbare naar jongere mannelijke bestuurders. De ongevalsrisico's van de rijders onder invloed nemen daardoor nog verder toe.

Voor de bepaling van het gebruik van de veiligheidsgordel is enkel een voormeting gedaan, zodat uitspraken over het effect van geïntensiveerd politietoezicht pas in een later stadium gedaan kunnen worden.

De verkeersveiligheid op de wegvakken met geïntensiveerd politietoezicht is licht toegenomen, hoewel deze afname niet statistisch significant is. Dit is een gunstig resultaat wanneer hij wordt afgezet tegen de negatieve ontwikkeling van de verkeersveiligheid op provinciale wegen buiten de bebouwde kom zonder extra toezicht. Ook is dit resultaat gunstig in het licht van de meer algemene verslechtering van de verkeersveiligheid in Friesland.

De resultaten van dit onderzoek zijn in het laatste hoofdstuk van dit rapport verwoord in een aantal aanbevelingen voor het project de 'Fryske Diken', en voor het vervolg van de evaluatie van dit project.

Summary

Evaluation of the project "Frisian Dykes"

In February 1998, an ambitious project with intensified police surveillance began in the northern province of Friesland. It was called "Frisian Dykes". This project aims to provide a contribution to the goal for the year 2000: 25% less victims than in 1986. The traffic control on speeding was intensified along the twenty most dangerous stretches of 80-100 km/h rural roads. Furthermore, there was an increased surveillance of drunken-driving and seatbelt and crash helmet use throughout the whole province. The Transport Research Centre of the Ministry of Transport commissioned SWOV to evaluate the results and progress of the "Frisian Dykes" project. This report is of the evaluation study of the effects of the intensified police surveillance on traffic behaviour and the number of accidents.

The intensified surveillance of speeding resulted in a significant reduction in the percentage of offenders on most of the road stretches during the first fifteen weeks. After this, the driving speeds more or less stabilised. Driving under influence does not appear to be declining in Friesland, as it is doing in the rest of the Netherlands. It also appears that the concentration of drunken driving is still moving from the middle-aged to young, male drivers. Because of this, the accident ratio's of drunken driving are still increasing.

For determining seatbelt use, only one pre-measurement was made. Statements about the effect of intensified surveillance will therefore only be possible at a later stage.

The safety increased slightly along the stretches with intensified surveillance; this improvement, however, is not statistically significant. This is a positive result when compared with the negative safety developments on the rural, provincial roads without intensified surveillance. This result is also positive when compared with a general decline in road safety in the whole of the province.

The results of this study have, in the final chapter of this report, been 'translated' into a number of recommendations for the "Frisian Dykes" project; and for the follow-up to the evaluation of this project.

Inhoud

Voorwoord	7
1. Inleiding	8
1.1. Kader van het evaluatieonderzoek	8
1.2. Het project 'Fryske Diken'	8
1.2.1. Doelstelling en middelen	8
1.2.2. Opzet van het project	9
1.2.3. Start van het project	9
1.2.4. Uitvoering van het project	10
1.2.5. Ondersteunende rol van voorlichting	11
1.3. Onderzoeksvragen voor de evaluatie	12
2. Effecten op snelheidsovertredingen	14
2.1. Inleiding	14
2.2. Gepleegde inspanningen	14
2.3. Snelheidsovertredingen op 'Fryske-Diken'-wegvakken	15
2.4. Snelheidsovertredingen op <i>niet</i> -'Fryske-Diken'-wegvakken	17
2.5. Conclusies	18
3. Effecten op gordelgebruik	19
3.1. Inleiding	19
3.2. Gepleegde inspanningen	19
3.3. Ontwikkeling in gordelgebruik	20
3.4. Discussie	23
3.5. Conclusies	24
4. Effecten op rijden onder invloed	25
4.1. Inleiding	25
4.2. Opzet en uitvoering van het onderzoek	26
4.3. Resultaten van het onderzoek	28
4.3.1. Gepleegde inspanningen	29
4.3.2. Ontwikkeling van het alcoholgebruik in Friesland	31
4.3.3. Alcoholgebruik naar weekendnacht en onderzoeksgebied	32
4.3.4. Alcoholgebruik naar weekendnacht en tijdstip	32
4.3.5. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd	33
4.3.6. Herkomst van overtreeders	34
4.4. Alcoholgebruik bij bestuurders betrokken bij ernstige ongevallen	35
4.5. Conclusies	36
5. Effecten op ongevallen	37
5.1. Inleiding	37
5.2. Ontwikkeling verkeersveiligheid in Friesland en Nederland	37
5.3. Ontwikkeling verkeersveiligheid op 'Fryske-Diken'- en <i>niet</i> -'Fryske-Diken'-wegvakken	39
5.4. Conclusie	40

6. Conclusies en aanbevelingen	42
6.1. Conclusies	42
6.2. Aanbevelingen	43
Literatuur	46
Bijlage 1 t/m 9	47

Voorwoord

Het project 'Fryske Diken' is een ambitieus project met geïntensiveerd politietoezicht in het verkeer in Friesland. In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de SWOV de tussentijdse uitkomsten van het tweejarige project geëvalueerd. Vanuit AVV is het onderzoek begeleid door de heer ing. H.G. Roodbol.

Het project 'Fryske Diken' is begeleid door een stuur-/werkgroep. In de stuur-/werkgroep hebben zitting:

- Dhr. K. Bunk, Officier van Justitie, voorzitter;
- Dhr. R. Benthem, Handhaving Adviesgroep;
- Dhr. P.R. Boomsma, voorlichter 'Fryske Diken', Boomsma Communicatie en Adviesbureau, Drachten;
- Dhr. Ch. Goldenbeld, SWOV;
- Mevr. A. Hendriks, Handhaving Adviesgroep;
- Dhr. R.J. Houwing, Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland (ROF);
- Dhr. S. ter Meulen, Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland (ROF);
- Dhr. Y. Visser, Bureau Verkeer en Vervoer, Provincie Friesland;
- Dhr. S. Volgelzang, Politie Friesland.

Wij danken de leden van de stuurgroep voor hun kritische bijdrage aan de totstandkoming van het rapport.

1. Inleiding

1.1. Kader van het evaluatieonderzoek

In februari 1998 is in Friesland een ambitieus verkeerstoezichtproject gestart. Het project, genaamd 'Fryske Diken', beoogt een bijdrage te leveren aan de doelstelling van het jaar 2000: 25% minder verkeersslachtoffers dan in het jaar 1986. Om deze doelstellingen binnen bereik te brengen is in het kader van het project 'Fryske Diken' het verkeerstoezicht op rijsnelheid geïntensiveerd op de twintig gevaarlijkste 80-100 km/uur-wegvakken buiten de bebouwde kom. Daarnaast worden provinciebreed extra inspanningen verricht voor toezicht op rijden onder invloed en op gordel- en helmgebruik.

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 heeft in opdracht van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland (ROF) plannen opgesteld voor de voorbereiding van het project (Goldenbeld, 1997). Op verzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat evalueert de SWOV de resultaten en vorderingen van het geïntensiveerde Friese politietoezicht.

Dit rapport doet verslag van het onderzoek naar de effecten van het project 'Fryske Diken' met geïntensiveerd politietoezicht op verkeersgedrag en ongevallen. Dit eerste hoofdstuk geeft een schets van het project in paragraaf 1.2. De onderzoeksvragen en de opbouw van dit evaluatierapport worden gegeven in paragraaf 1.3.

1.2. Het project 'Fryske Diken'

1.2.1. Doelstelling en middelen

De doelstelling van het project 'Fryske Diken' is, om een bijdrage te leveren aan het realiseren van de doelstelling in het jaar 2000: 25% minder verkeersslachtoffers dan in het jaar 1986. Voor de provincie Friesland betekent deze doelstelling concreet:

- een daling van het aantal verkeersgewonden van 1447 in 1986 tot minder dan 1080 in het jaar 2000;
- een daling van het aantal verkeersdoden van 67 in 1986 tot minder dan 50 in het jaar 2000.

De stand van zaken per 1 januari 1997 is 1200 verkeersgewonden en 68 verkeersdoden.

De veronderstelling is dat deze doelstelling mede kan worden bereikt doordat het project 'Fryske Diken' een extra politie-inspanning pleegt boven de reeds bestaande reguliere inspanning. Namens het Openbaar Ministerie (OM) zijn er tussen het Aktiecentrum Naleving Verkeersregels (ANV) en de politie Friesland bindende afspraken gemaakt over de uitbreiding van de politie-inspanningen op het terrein van het toezicht in het verkeer. Het

Openbaar Ministerie heeft het tweejarige project gefinancierd met 1,8 miljoen gulden (negen ton per jaar) in het kader van gebiedsgebonden Speeprojecten. Naast het contract tussen het OM en de politie Friesland zijn er ook politie interne contracten afgesloten door de vier districtschefs en de divisie Algemene Ondersteuning, om aan de leveringsverplichtingen te voldoen. Zo is bijvoorbeeld ook de afdeling TOBIAS, die bezighoudt met het verweken van de extra stroom bekeuringen, uitgebreid met extra personeel.

1.2.2. Opzet van het project

Om de doelstellingen binnen bereik te brengen is het verkeerstoezicht op rijnsnelheid geïntensiveerd op de twintig gevaarlijkste 80-100 km/uur-wegvakken buiten de bebouwde kom. Daarnaast worden provinciebreed extra inspanningen verricht voor toezicht op rijden onder invloed en op gordel- en helmgebruik.

Tabel 1.1 geeft een overzicht van de geplande extra inspanningen in het jaar 1998 ten opzichte van het jaar 1997 (zie Bunk, 1997). De bekeuringen bij overtreding van artikel 8 ('rijden onder invloed') betreffen processen verbaal, of eventueel speciale politietransacties. De bekeuringen voor snelheidsovertredingen en rijden zonder helm of gordel, vallen binnen het Muldertraject.

Aard overtreding	Regulier aantal bekeuringen per jaar	Extra aantal bekeuringen per jaar
Snelheidsovertredingen	65000	60000
Overtredingen Artikel 8	1400	200
Overtredingen rijden zonder helm/gordel	3000	3000

Tabel 1.1. Overeengekomen reguliere en extra inspanningen van de Friese politie in het kader van het project 'Fryske Diken' volgens richtlijnen van het OM voor de periode 1998-1999.

1.2.3. Start van het project

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

- opening van het nieuwe projectbord;
- drie speeches omtrent opzet en belang van het project door de heren Van Walsma (Gedeputeerde provincie Friesland), Van Brake (Hoofdcommissaris Politie Friesland), en Bunk (Officier van Justitie, Leeuwarden);
- een aansluitende persconferentie.

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

- Doel van het project is om het aantal ongevallen op twintig gevaarlijke 80 km/uur-wegen te halveren voor het jaar 2000. 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 in de periode 1998-1999 elk jaar 125.000 (reguliere +extra 'Fryske Diken'-) bekeuringen worden uitgeschreven voor snelheidsovertreders, circa 1600 processen verbaal voor rijders onder invloed, en ongeveer 6.000 bekeuringen voor het niet dragen van autogordels.
 - Met speciale borden langs de geselecteerde wegen zal de weggebruiker op de actie worden geattendeerd.

1.2.4. *Uitvoering van het project*

Speciaal voor de uitvoering van het extra toezicht op rijsnelheid op twintig van de gevaarlijkste wegvakken in Friesland, werden vijf radarwagens aangeschaft (Boomsma & Van der Veen, 1998). De radarcontroleurs werden verantwoordelijk gesteld voor de eigen middelen en konden de radarwagen mee naar eigen huis nemen. Omdat de radarcontroleurs meteen vanuit huis de radarwagens meenamen om de radarcontrole uit te voeren, werd aanzienlijk bespaard op reistijd. Hierdoor was het mogelijk om gemiddeld 6 1/2 uur netto per dag te controleren. In reguliere toezichtprojecten is 4 à 5 uur per radarcontroleur gebruikelijk.

Elk wegvak werd tenminste vijf controle-uren per week gecontroleerd. Zoveel mogelijk werden de radarwagens verdekt opgesteld, zodat de controle niet ver van te voren te detecteren was. Gebleken is wel, dat verdeckte opstelling van de radarwagen op enkele wegvakken moeilijker te realiseren was. Bij de controles werd over het algemeen slechts in één rijrichting gebruik gemaakt van een feedback-bord, dat de automobilist erop attendeerde dat zijn voertuig op snelheid was gecontroleerd. Omdat het feedback-bord een indicatie was voor automobilisten in tegengestelde rijrichting dat verderop een controle werd uitgevoerd, werd ervan afgezien om in beide rijrichtingen een feedback-bord neer te zetten. Hierdoor zouden namelijk de automobilisten in beide rijrichtingen de aanwezigheid van controles van te voren kunnen detecteren.

Met de vijf radarwagens zijn vrijwel alle snelheidscontroles in de provincie Friesland uitgevoerd. Naast de controles op de twintig gevaarlijkste wegvakken (100 controle-uren) in het kader van 'Fryske Diken' (zie *Bijlage 1*), werden de wagens ook ingezet, om andere snelheidscontroles uit te voeren, veelal op aanvraag van andere politiecoördinatoren verkeer.

Thuis aangekomen verzonden de radarcontroleurs meteen de controlegegevens via E-mail naar de coördinator 'Fryske Diken' en het bedrijfsbureau Midden-Friesland, dat het monitoren uitvoert. Door de snelle terugkoppeling werd de coördinator 'Fryske Diken' in staat gesteld, om de wekelijkse inzet van de radarcontroleurs over verschillende wegvakken mede af te stemmen op behaalde resultaten.

Om de circa zes weken werden alle gegevens van verkeersmonitoring (rijsnelheden, uren radarcontrole, uren alcoholcontrole, aantallen processen verbaal voor verschillende overtredingen) voorgelegd aan de stuur-/werkgroep 'Fryske Diken', voorgezeten door de heer Bunk. Eén van de belangrijke strategische beslissingen van de stuur-/werkgroep was om zeven maanden na de start van het project de samenstelling van de wegvakken te

wijzigen. De reden hiervoor was dat een ander snelheidsproject in Zuidoost-Friesland ('ZO Fryslân, zo veilig') formeel werd beëindigd. De wegvakken in dit andere project waren zodanig gevaarlijk, dat continuering van snelheidscontroles op deze wegvakken werd overgenomen in het kader van 'Fryske Diken'. Een aantal wegvakken die in de eerste zeven maanden deel uitmaakten van het project 'Fryske Diken', en waarop al gunstige resultaten werden behaald, werden uit het project gelaten (zie *Bijlage 1*).

1.2.5. *Ondersteunende rol van voorlichting*

Voor de voorlichting die het project dient te ondersteunen is een budget van drie ton beschikbaar gesteld waarvan tweederde wordt opgebracht door de provincie Friesland en eenderde door het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland (ROF).

De opzet van de voorlichting is beschreven in een communicatieplan (Bentham, 1998) dat deel uitmaakt van het projectplan.

De centrale boodschap van de voorlichting was de volgende: Iedere weggebruiker in Friesland heeft een grote kans dat hij een bekeuring krijgt indien hij te snel rijdt, met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol rijdt of zonder verplichte gordel of helm rijdt. Daarbij is steeds benadrukt dat het niet gaat om het 'spekken van de staatskas', maar om het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers met 25% in het jaar 2000 ten opzichte van het jaar 1986.

Deze boodschap is via drie kanalen overgebracht:

1. algemene publieksvoorlichting via de media (kranten, televisie, folders);
2. voorlichting gericht op specifieke doelgroepen (recreatiekrant, uitgaanskrant, toeristische bladen);
3. ondersteunende signalen langs de weg (mottoborden, brugreclame, busreclame, bermreminders).

Ad 1.

De voorlichting aan het algemene publiek is gegeven via vooral lokale media zoals kranten, radio, lokale TV, enzovoort. Er werd veelvuldig via een grote mate van diversiteit geadverteerd in de Friese media. Dit varieerde van de uitgaanspagina in de belangrijkste regionale krant, de *Leeuwarder Courant*, tot in de *Wis-in*, het officiële orgaan van de Koninklijke Nederlandse Kaatsbond. Zie *Bijlage 3* voor een aantal voorbeelden van 'algemene' publiciteit.

In de regionale dagbladen stonden wekelijkse berichten over de resultaten van uitgevoerde controles. Dat is overigens ook de standaardmanier van voorlichting bij de politie. Daarnaast is een maandelijks persbericht uitgegeven waarin aandacht werd besteed aan de resultaten van verschillende controles en waarin dieper werd ingegaan op de achtergronden van het verkeerstoezicht op onveilig weggedrag.

Bij de meest bekeken zender van Friesland, Omrop Fryslân TV, werden vier programma's uitgezonden over de achtergronden van 'Fryske Diken'. De uitzendingen werden geproduceerd door Omrop Fryslân en betaald uit het voorlichtingsbudget van 'Fryske Diken'.

Ad 2.

De voorlichting aan doelgroepen richtte zich op enkele bijzondere categorieën: jonge bestuurders, zakelijke rijders, en toeristische rijders. Voor deze doelgroepen werd via aparte kanalen (sportkantines, campings, VVN) informatie over het geïntensiverde toezicht verschaft. Daarnaast werd in enkele maandelijks persberichten nog aandacht besteed aan lokaal verkeer en forensisch verkeer.

Ad 3.

Een overzicht van de inzet van speciale handhavingssignalen, die het effect van het toezicht dienen te ondersteunen staat in *Tabel 1.2.*

Aandachtsgebied	Opvallende handhavingssignalen
Snelheid	- mottoborden met camera en logo project - feedback-bord 'Uw snelheid is gecontroleerd'
Alcohol	- actiewagen en plumobiel 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'

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

In het projectplan zijn ook de volgende concrete doelstellingen geformuleerd voor de voorlichting:

- 90% van de Friese weggebruikers is bekend 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.

De voorlichtingsactiviteiten zijn tot op heden nog niet via wetenschappelijk onderzoek geëvalueerd en getoetst aan deze doelstellingen.

1.3. **Onderzoeksvragen voor de evaluatie**

Voor een goede evaluatie zijn een aantal onderzoeksvragen relevant. Niet alle vragen zijn in de onderhavige evaluatie echter onderzocht - of althans niet alle even grondig - vanwege budgettaire beperkingen. Hieronder volgen de vraagstellingen die *daadwerkelijk* zijn onderzocht, met een referentie naar de hoofdstukken waarin de onderzoeksresultaten zijn gepresenteerd:

1. Is de regiopolitie Friesland erin geslaagd, om de afgesproken en contractueel vastgelegde streefaantallen bekeuringen en processen verbaal te halen? (Hoofdstukken 2, 3 en 4).
2. Wat is de ontwikkeling van het rijden onder invloed in de provincie Friesland van najaar 1997 tot najaar 1998? (Hoofdstuk 4).
3. Wat is het niveau van gordelgebruik in Friesland bij aanvang van het toezichtproject in voorjaar 1998? (Hoofdstuk 3).

4. Wat is de ontwikkeling in het aantal ongevallen en slachtoffers op provinciale wegen in Friesland, zowel op wegvakken die gekozen zijn voor het 'Fryske-Diken'-project als op *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken? (Hoofdstuk 5).

Speciaal ten behoeve van de registratie van het alcoholgebruik in het verkeer is de uitvoering van het 'Rij- en Drinkgewoontenonderzoek' in de provincie Friesland gefinancierd als onderdeel van de evaluatie van het project (Hoofdstuk 4).

Voor de volgende relevante onderzoeksvragen was in het onderhavige onderzoek geen of onvoldoende ruimte:

5. Zijn de afgesproken streefaantallen voor het politietoezicht voldoende indicatief voor het bijtijds bijsturen van de intensiteit en/of de methode van het politietoezicht?
6. Wat is de ontwikkeling van het snelheidsgedrag op de 'Fryske-Diken'-wegvakken in het jaar 1998?
7. Wat is de ontwikkeling van het snelheidsgedrag op de 'Fryske-Diken'-wegvakken in vergelijking met die op *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken in het jaar 1998?
8. In welke mate kunnen we betrouwbare samenhang leggen tussen de ontwikkeling in het verkeersgedrag en het uitgevoerde politietoezicht?

Dit rapport presenteert wel enkele globale, beschrijvende gegevens over deze vraagstellingen 5 t/m 8, maar van deze gegevens heeft geen nadere bewerking of analyse plaatsgevonden. Zo worden over de ontwikkeling van het snelheidsgedrag in hoofdstuk 2 wel enkele beschrijvende gegevens vermeld, die in ieder geval een globale indruk geven van effecten op snelheidsgedrag op 'Fryske-Diken'-wegvakken. In hoofdstuk 4 wordt bij 'rijden onder invloed' wel enige aandacht geschonken aan de mogelijke relevantie van streefaantallen voor bijsturing van het politietoezicht.

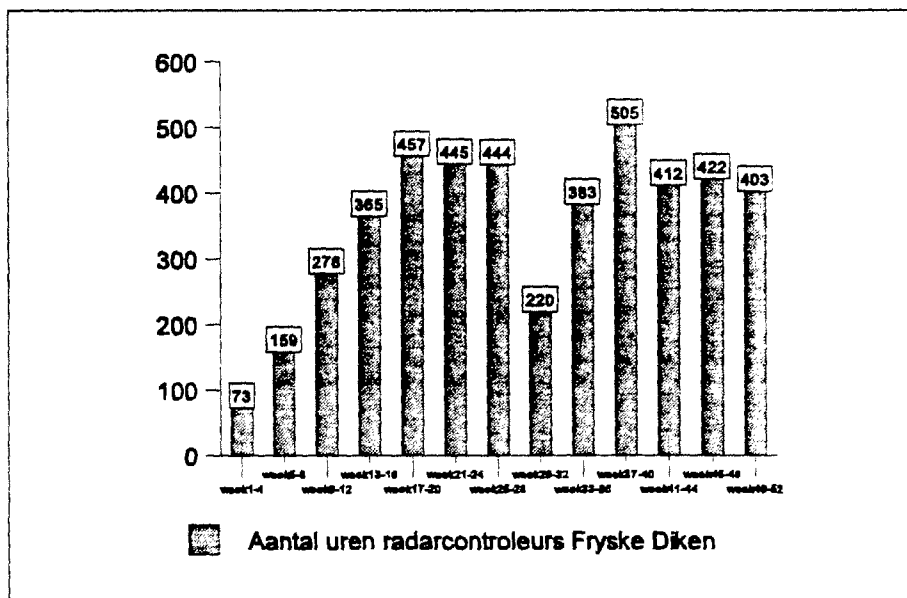
2. Effecten op snelheidsovertredingen

2.1. Inleiding

Dit hoofdstuk is gebaseerd op evaluatiegegevens die door de Handhaving Adviesgroep/Provincie Friesland en het Bedrijfsbureau van het politiedistrict Midden-Friesland zijn aangeleverd aan de leden van de stuurgroep 'Fryske Diken'. Er heeft geen verdere statistische bewerking of analyse van deze gegevens meer plaatsgevonden.

2.2. Gepleegde inspanningen

De afspraak tussen politie en OM was dat vijf radarwagencontroleurs elk per week twintig radarcontrole-uren voor 'Fryske Diken' zouden maken. Dat betekent gemiddeld 400 controle-uren per vier weken. *Afbeelding 2.1* laat zien in hoeverre deze inspanning gehaald werd.



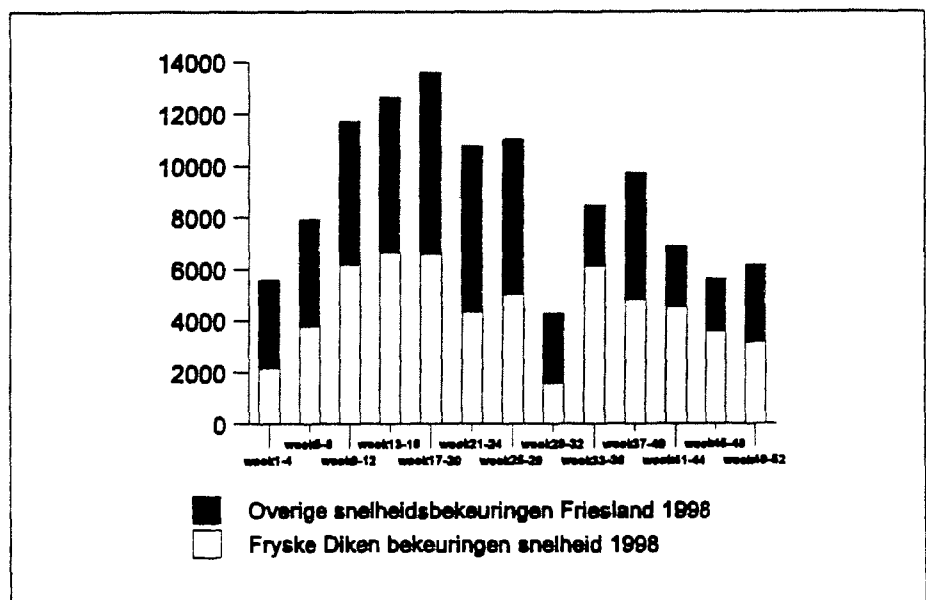
Afbeelding 2.1. Aantal uren snelheidscontrole met radarwagens voor het project 'Fryske Diken' (Bron: Regiopolitie Friesland).

Na enige opstartproblemen in de eerste 12 weken is het streefaantal van 400 controle-uren per vier weken in elke periode gehaald, met uitzondering van de vakantieperiode. In totaal zijn er uiteindelijk 4566 uren aan snelheidscontrole besteed, 634 minder dan de afgesproken 5200.

In *Afbeelding 2.2* wordt een overzicht gegeven van het aantal bekeuringen voor snelheidsovertredingen die in het jaar 1998 zijn uitgeschreven door de Friese politie. De afspraak was om in totaal 125.000 bekeuringen voor snelheidsovertredingen uit te schrijven, waarvan 60.000 in het kader van het project 'Fryske Diken'. Vertaald naar de dertien vierwekelijkse perioden in 1998 betekende dit: een na te streven aantal van 9615 processen

verbaal (pv's) per vier weken, waarvan 4615 in het kader van 'Fryske Diken'.

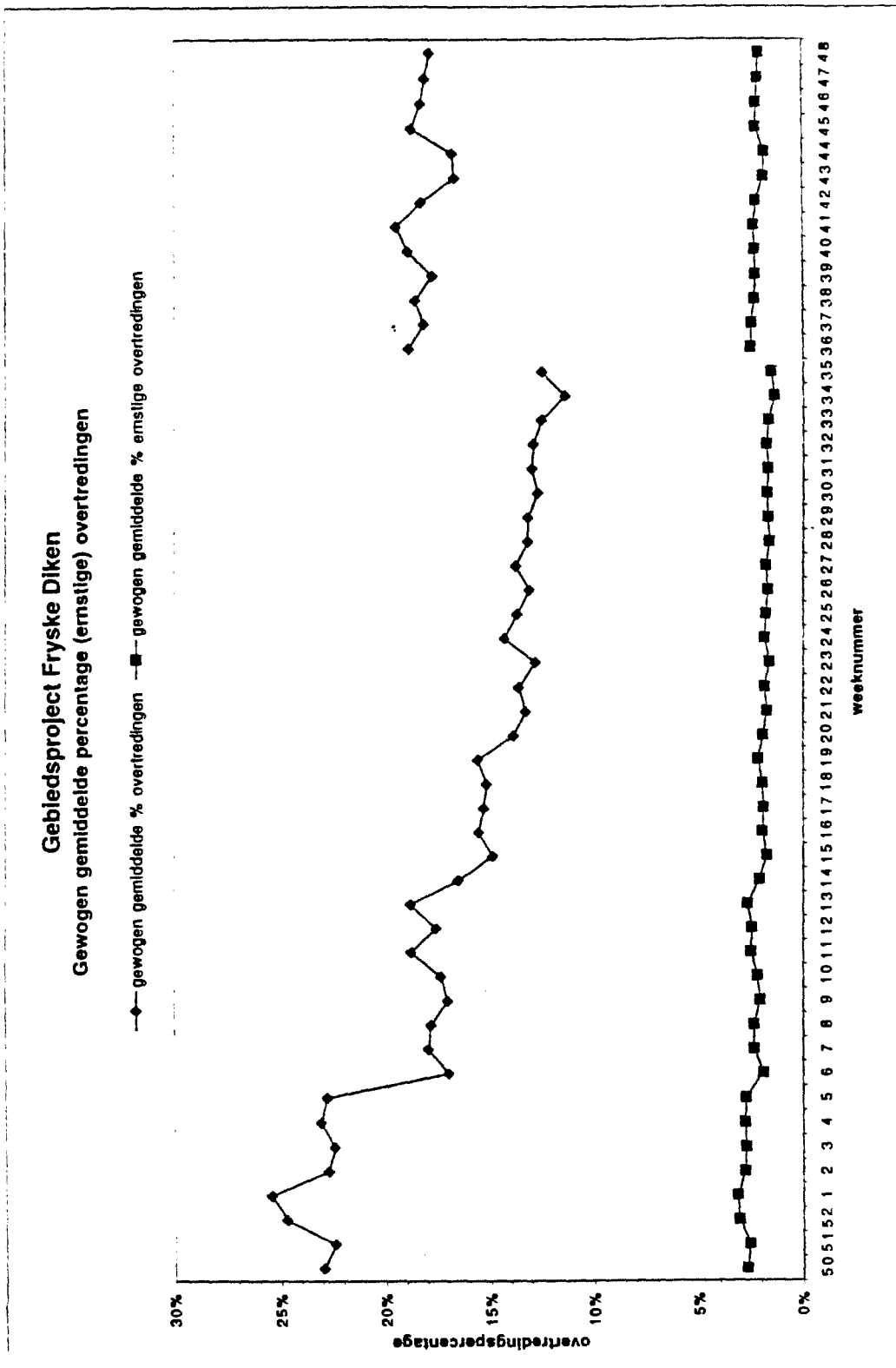
In 1998 werden in totaal 114.311 bekeuringen voor snelheidsovertredingen geschreven, waarvan 58.572 in het kader van 'Fryske Diken'. We zien in *Afbeelding 2.2* dat met name in de opstartfase van het project in januari-februari 1998 de nagestreefde aantallen niet gehaald werden. Verder is er een duidelijke daling van uitgeschreven bekeuringen in weken 29-32 waar te nemen in verband met de vakantieperiode. Tevens is te zien in de afbeelding, dat het toezicht op snelheid in het kader van het 'Fryske-Diken'-project zich vrij snel na de vakantieperiode weer 'herstelt', in termen van gerealiseerd aantal bekeuringen, en weer wat terugzakt in de laatste weken van het najaar. Het reguliere toezicht op rijsnelheid herstelt zich veel minder na de vakantieperiode en is eigenlijk continu op een beduidend lager niveau dan voorheen.



Afbeelding 2.2. Bekeuringen voor snelheidsovertredingen in de provincie Friesland, uitgesplitst naar 'regulier' en in het kader van het project 'Fryske Diken' (Bron: Regiopolitie Friesland).

2.3. Snelheidsovertredingen op 'Fryske-Diken'-wegvakken

Afbeelding 2.3 toont de ontwikkeling in de tijd van het percentage snelheidsovertreders op de verschillende 'Fryske-Diken'-wegvakken. Zoals we kunnen zien in deze afbeelding, vindt op de meeste voor het toezicht geselecteerde wegvakken een daling in het overtredingspercentage plaats in de weken 5 tot 10 (de eerste vijf weken na de start van het project). Op een aantal wegvakken zet deze daling door of begint ze pas in de weken 10 tot 20. Vanaf week 20 is het beeld van overtredingspercentages op de meeste wegvakken vrij stabiel.



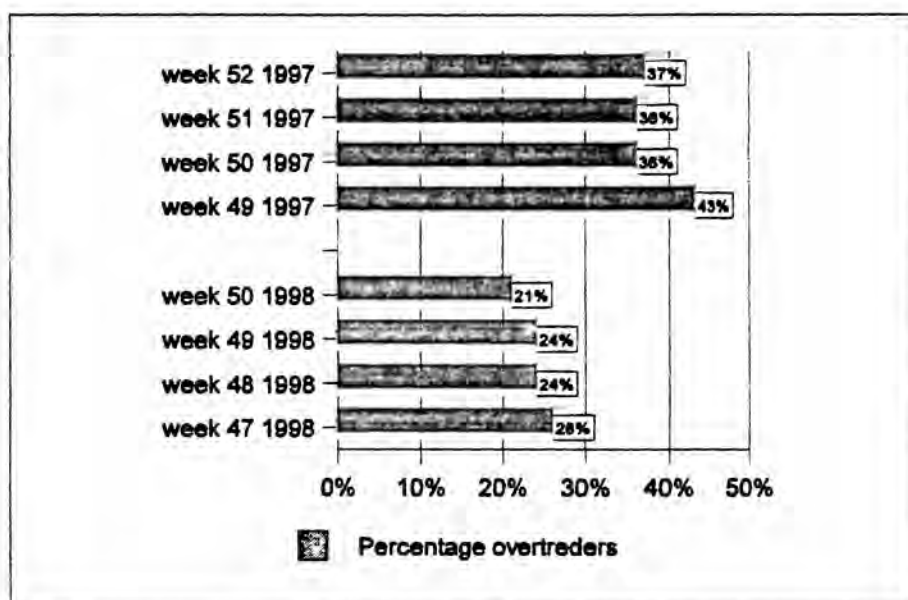
N.B. Tot en met week 35 baanvakken: 2, 4, 6, 10, 13, 14, 16, 17, 18, 22, 23, 24, 25, 27.
 Vanaf week 36 baanvakken 14, 22 en 25 vervallen; baanvakken 5, 11, 15, 19, 20, 29a en 29b nieuw!

Afbeelding 2.3. De ontwikkeling van het gewogen gemiddelde overtredingspercentage op de twintig wegvakken geselecteerd voor het 'Fryske Diken'-project. Bron: Handhaving Adviesgroep/Provincie Friesland.

Het gewogen gemiddelde overtredingspercentage voor alle 'Fryske-Diken'-wegvakken is uiteindelijk van meer dan 25% in de weken voorafgaand aan het extra toezicht, gezakt tot ongeveer 13 à 14% in de periode van 15 weken (circa 3 maanden) na aanvang van het toezicht. Vanaf week 36 is de samenstelling van de wegen in het 'Fryske-Diken'-project aanzienlijk gewijzigd, zodat het gewogen gemiddelde overtredingspercentage voor deze nieuwe samenstelling veel hoger ligt. Op het moment dat onderhavig evaluatierapport geschreven werd waren nog geen gegevens beschikbaar over het gewogen gemiddelde percentage overtredingen, uitgesplitst naar wegvakken die vanaf het begin deel uitmaakten van het project, en wegvakken die nieuw aan het project waren toegevoegd. Ook gegevens over het verloop van het gewogen gemiddelde overtredingspercentage op de *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken waren niet beschikbaar.

2.4. Snelheidsovertredingen op *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken

Een indicatie van de ontwikkeling van het snelheidsgedrag op *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken (*Bijlage 2*) wordt gegeven in *Afbeelding 2.4*. We zien in deze afbeelding dat het percentage overtredders op *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken in de laatste weken van 1998 significant lager ligt dan in de laatste weken van 1997.



Afbeelding 2.4. Overtredingspercentages op *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken in de laatste weken van 1997 en 1998 (Bron: Handhaving Adviesgroep/ Provincie Friesland).

Een mogelijke verklaring voor de vermindering van het aandeel overtredders op de *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken is, dat het effect van geïntensiveerde toezicht is uitgestraald naar andere wegvakken. Een meer verfijnde analyse van de gegevens zou nodig zijn, om dit daadwerkelijk overtuigend aan te tonen.

In de ongevalanalyse in hoofdstuk 5 vergelijken we de ongevallen op de 'Fryske-Diken'-wegvakken met die op *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken (ook

wel aangeduid als 'controle-wegvakken'). Het gaat dan om dezelfde wegvakken als de wegvakken waarover in deze paragraaf snelheidsgegevens zijn vermeld.

2.5. Conclusies

De onderzoeksgegevens leiden tot de volgende conclusies:

1. De inspanningsverplichtingen in de vorm van uren radarcontrole en aantallen pv's, zijn door de Friese politie bijna volledig gerealiseerd. Dit ondanks de onvermijdelijke opstartproblemen en de daling van activiteiten in vakantieperiode.
2. In de eerste vijf weken van het extra toezicht op geselecteerde wegvakken is de grootste daling in overtredingspercentage gerealiseerd, gevolgd door een verdere daling in daaropvolgende weken. Ongeveer vijftien weken na aanvang van het extra toezicht stabiliseert het overtredingspercentage zich en wordt slechts een minieme verdere afname geboekt.
3. Volgens de beschikbare gegevens is ook het aandeel overtreeders op wegen waar geen extra toezicht heeft plaatsgevonden aanmerkelijk gedaald. Een mogelijke verklaring is dat het effect van toezichtsactiviteiten is uitgestraald naar deze wegen.

3. Effecten op gordelgebruik

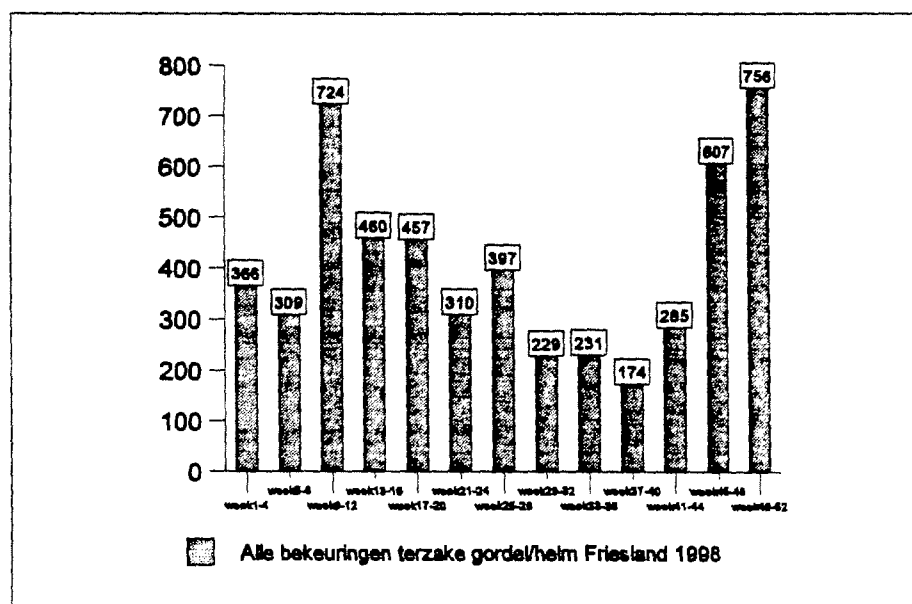
3.1. Inleiding

Dit hoofdstuk is gebaseerd op gegevens die door het Bedrijfsbureau van het politiedistrict Midden-Friesland zijn aangeleverd, gegevens van het Landelijk Beveiligingsmiddelenonderzoek (Mulder, 1998) en onderzoeksgegevens van de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden (1998). Op deze gegevens heeft geen verdere statistische bewerking of analyse meer plaatsgevonden.

Met de meetresultaten uit de twee laatstgenoemde onderzoeken is de ontwikkeling in het gebruik van gordels in de provincie na te gaan. Deze resultaten zijn gepresenteerd in paragraaf 3.3. Daarnaast is het van belang om na te gaan in hoeverre de resultaten uit de twee onderzoeken vergelijkbaar zijn. In de discussieparagraaf 3.4 worden daarom de onderzoeksmethoden vergeleken en wordt nagegaan hoe de resultaten het beste gebruikt kunnen worden voor deze evaluatie.

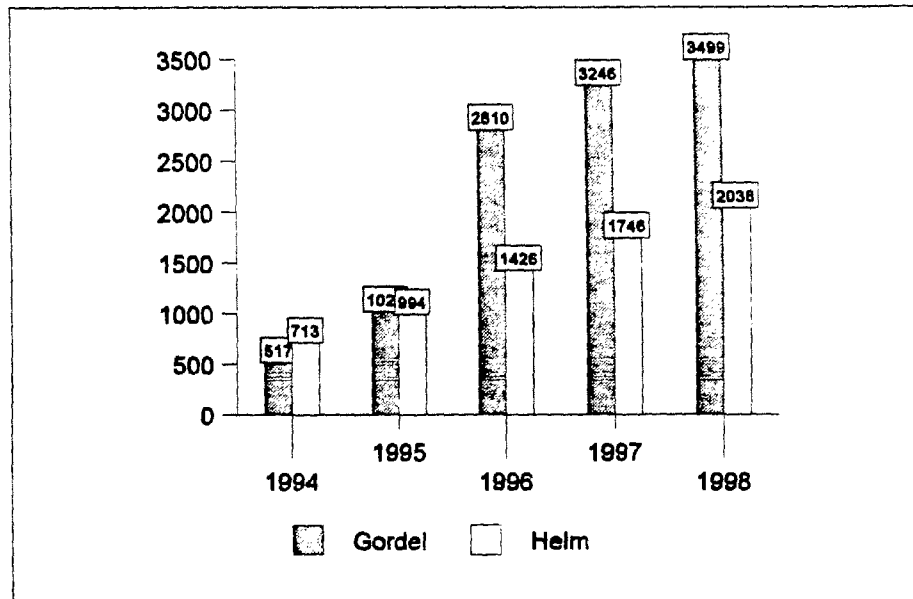
3.2. Gepleegde inspanningen

Afbeelding 3.1 geeft een overzicht van gepleegde inspanningen op het terrein van toezicht op beveiligingsmiddelen in auto's en helmgebruik bij bromfietzers. Het streefaantal pv's inzake gordel- en helmgebruik was 462 bekeuringen per vierwekelijkse periode, te resulteren in 6000 bekeuringen in 1998. Uiteindelijk zijn in het jaar 1998 5305 pv's inzake gordel- en helmgebruik gerealiseerd. Met name in de zomer en nazomerperiode zijn de gerealiseerde aantallen onder de streefaantallen gebleven.



Afbeelding 3.1. Alle bekeuringen inzake gordel- en helmgebruik in Friesland in 1998 (Bron: Regiopolitie Friesland).

Afbeelding 3.2 toont de verdeling van bekeuringen inzake gordel- en helmgebruik voor de periode 1994 t/m 1998. De bekeuringen zijn uitgesplitst naar de verschillende jaren en naar het type overtreding 'gordel' of 'helm'. We zien in deze afbeelding dat er nauwelijks gesproken kan worden van een intensivering van het aantal bekeuringen inzake gordel- of helmgebruik van 1997 tot 1998. Wellicht zou het streefaantal bekeuringen inzake gordel- en helmgebruik nog eens kritisch moeten worden beschouwd.

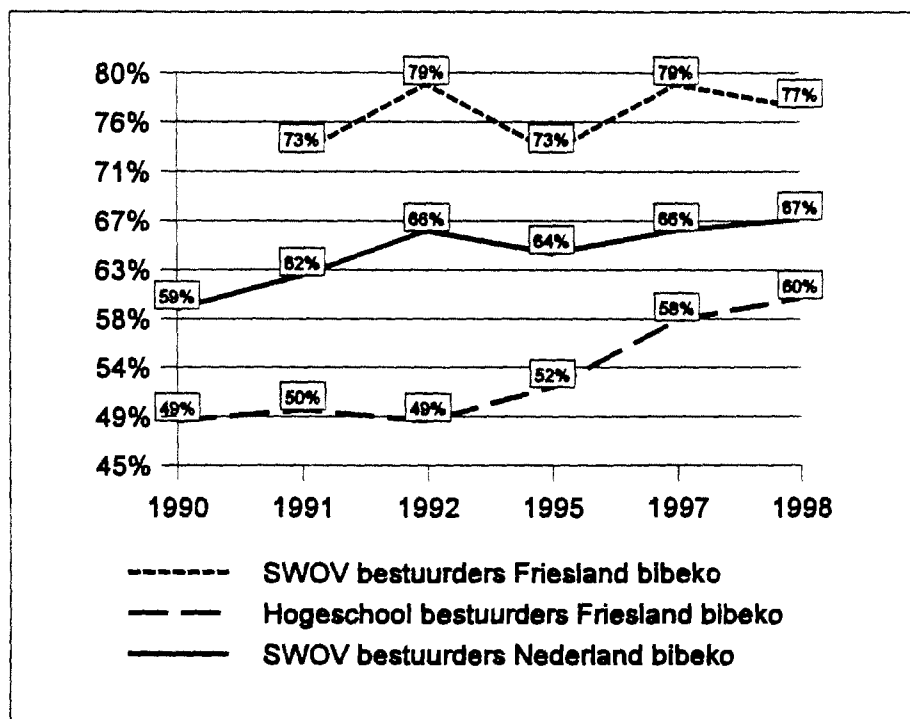


Afbeelding 3.2. Aantal ingezonden zaken betreffende gordel- en helmgebruik naar het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) (Bron: TOBIAS).

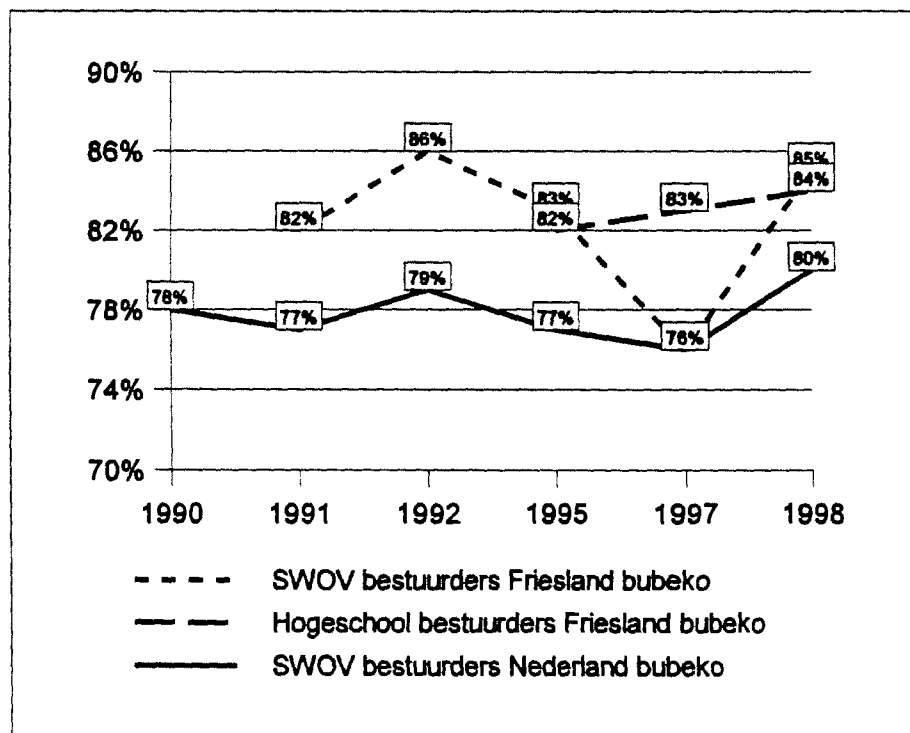
3.3. Ontwikkeling in gordelgebruik

Afbeelding 3.3 toont de ontwikkeling van het gebruik van de gordel bij bestuurders binnen de bebouwde kom in Friesland. We kunnen zien dat volgens het Landelijk Beveiligingsmiddelenonderzoek het gordelgebruik in Friesland gunstig afsteekt bij het landelijk gemiddelde. De percentages gordelgebruik die gevonden zijn in het Hogeschoolonderzoek vallen wat lager uit. Volgens beide onderzoeken is er de laatste drie jaren sprake van een licht stijgende trend. In dit verband moet bedacht worden dat er in 1998 een nationale gordelcampagne heeft plaatsgevonden, georganiseerd door het Verbond van Verzekeraars en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De ontwikkeling van het gordelgebruik bij bestuurders buiten de bebouwde kom in Friesland wordt in Afbeelding 3.4 getoond. We zien nu in beide onderzoeken dat Friesland wat beter scoort dan het landelijk gemiddelde. Opnieuw is er sprake van een lichte toename van het gordelgebruik in 1998.

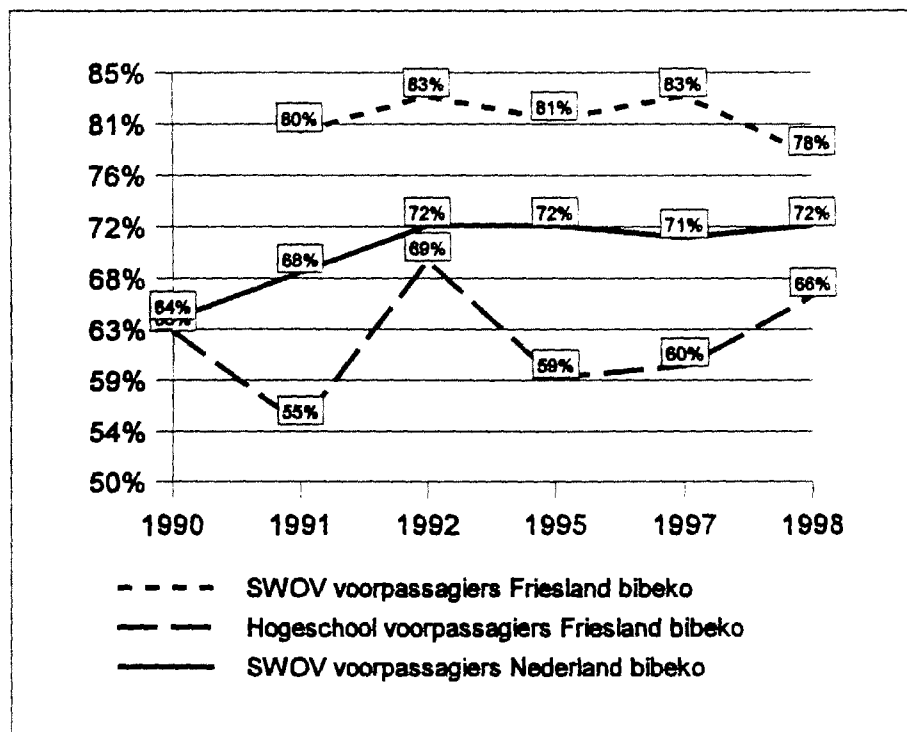


Afbeelding 3.3. Ontwikkeling van het gordelgebruik door bestuurders in Friesland en Nederland binnen de bebouwde kom (bibeko). Bron: Mulder (1998; 'SWOV') en Noordelijke Hogeschool Leeuwarden (1998).



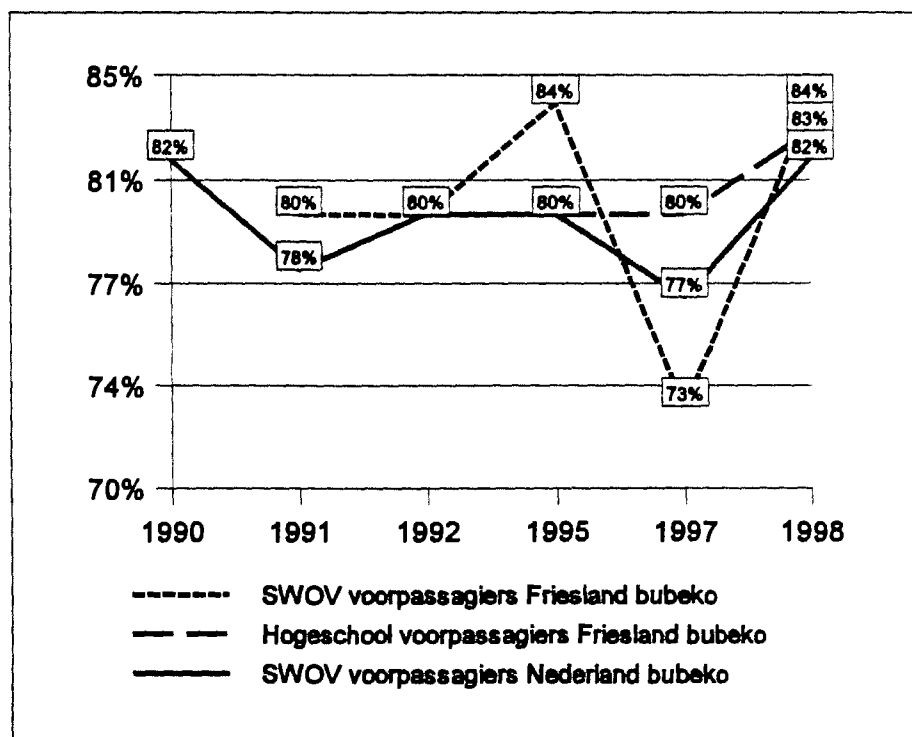
Afbeelding 3.4. Ontwikkeling van het gordelgebruik door bestuurders in Friesland en Nederland buiten de bebouwde kom (bubeko). Bron: Mulder (1998; 'SWOV') en Noordelijke Hogeschool Leeuwarden (1998).

Afbeelding 3.5 toont de ontwikkeling van het gordelgebruik bij voorpassagiers in Friesland binnen de bebouwde kom. Opmerkelijk is dat de resultaten van het Landelijk Beveiligingsmiddelenonderzoek en die van de Hogeschool Leeuwarden aanzienlijk verschillen. Terwijl in het Landelijk Beveiligingsmiddelenonderzoek een licht dalende trend over de jaren wordt geconstateerd, stelt het onderzoek van de Hogeschool Leeuwarden juist een licht stijgende trend vast.



Afbeelding 3.5. Ontwikkeling van het gordelgebruik door voorpassagiers in Friesland en Nederland binnen de bebouwde kom (bibeko). Bron: Mulder (1998; 'SWOV') en Noordelijke Hogeschool Leeuwarden (1998).

Tenslotte wordt de ontwikkeling van het gordelgebruik bij voorpassagiers in Friesland buiten de bebouwde kom weergegeven in Afbeelding 3.6. De meting van het Landelijk Beveiligingsmiddelenonderzoek toont een opvallend scherpe afname van het gebruik van gordels bij voorpassagiers buiten de bebouwde kom in 1997. Wellicht is hier sprake van een toevallige afwijking van de meetresultaten. Voor het jaar 1998 komen de resultaten van het SWOV-onderzoek en die van de Hogeschool Leeuwarden sterk overeen.



Afbeelding 3.6. Ontwikkeling van het gordelgebruik door voorpassagiers in Friesland en Nederland buiten de bebouwde kom (bubeko). Bron: Mulder (1998; 'SWOV') en Noordelijke Hogeschool Leeuwarden (1998).

3.4. Discussie

Het is van belang te weten in hoeverre de resultaten uit beide onderzoeken, gepresenteerd in de vorige paragraaf, kunnen worden vergeleken en hoe ze het beste kunnen worden gebruikt voor deze evaluatie.

De Noordelijke Hogeschool Leeuwarden heeft in opdracht van het ROF gedurende een aantal jaren metingen verricht naar het gebruik van de autogordel; de meest recente meting was in 1998. Als de uitkomsten van dat onderzoek worden vergeleken met die van het SWOV-onderzoek, het Landelijk Beveiligingsmiddelenonderzoek uit 1998, dan blijken er aanzienlijke verschillen te bestaan. Deze verschillen maken de uitkomsten van beide onderzoeken dus niet zonder meer vergelijkbaar.

In het onderzoek van de Hogeschool worden bij bestuurders en passagiers binnen de bebouwde kom aanzienlijk lagere draagpercentages gevonden dan in het SWOV-onderzoek. Hierbij is rekening gehouden met procentuele marges van de steekproefuitkomsten, gebaseerd op de steekproefomvang.

Om deze waargenomen verschillen in resultaten te verklaren, zijn een aantal methodische kenmerken van de twee onderzoeken naast elkaar gezet in *Bijlage 4*. Hieruit is het volgende op te maken. De meest aannemelijke verklaring voor de grote verschillen in draagpercentages bij SWOV-metingen en Hogeschoolmetingen is dat de SWOV-resultaten enkel personenauto's betreffen, terwijl de Hogeschoolresultaten ook bestelauto's betreffen. De draagpercentages van bestuurders en passagiers in bestel-

auto's zijn drastisch lager dan in personenauto's. Als een aanzienlijk deel van de geobserveerde steekproef (bijvoorbeeld 25%) zou bestaan uit bestelauto's, dan haalt dit het gemiddelde percentage flink naar beneden. Dit zou een lager draagpercentage binnen de bebouwde kom in het Hogeschoolonderzoek kunnen verklaren.

Mogelijkerwijs zijn er ook nog andere verklaringen voor de waargenomen verschillen. Deze verklaringen kunnen in verschillende richtingen worden gezocht. Het is bijvoorbeeld belangrijk om te weten of de steekproef is getrokken uit rijdend of stilstaand verkeer. Ook kan een oorzaak voor de verschillen liggen in het moment van de dag waarop is gemeten. 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.

Aangezien beide onderzoeken hebben plaatsgevonden in het eerste kwartaal van 1998, amper één of twee maanden na de start van het 'Fryske-Diken'-project, kunnen deze metingen niet beschouwd worden als een effectmeting van dit project. De metingen hebben meer het karakter van een voormeting, omdat speciale acties ten behoeve van het gordelgebruik nog niet ondernomen waren in de eerste projectperiode. Het komende Landelijk Beveiligingsmiddelenonderzoek en het onderzoek van de Hogeschool Leeuwarden, beide in het voorjaar van het jaar 2000, zullen de gegevens voor de nameting kunnen leveren.

Wat de onderzoeksmethode betreft, verdient het aanbeveling dat in het komende onderzoek van de Hogeschool Leeuwarden ook wordt gerapporteerd over de resultaten, uitsplitst naar personenauto's en bestelauto's. Dat maakt de vergelijking met de resultaten van het Landelijk Beveiligingsmiddelenonderzoek inzichtelijker.

3.5. Conclusies

De bevindingen van de onderzoeken leiden tot de volgende conclusies:

1. Er zijn circa 11% minder processen verbaal inzake gordel- en helmgebruik gerealiseerd dan was overeengekomen.
2. De uitgevoerde metingen van het gordelgebruik in Friesland door de SWOV en de Hogeschool moeten worden beschouwd als voormeting.
3. Het gordelgebruik van bestuurders en voorpassagiers in Friesland steekt relatief gunstig af tegen het gordelgebruik in Nederland.
4. De SWOV en de Hogeschool vinden beide een stijging van het gordelgebruik buiten de bebouwde kom in 1998 ten opzichte van 1997. De onderzoeken geven verschillende resultaten wat het gordelgebruik binnen de bebouwde kom betreft.

4. Effecten op rijden onder invloed

4.1. Inleiding

Evenals in de jaren 1992 t/m 1997 heeft de SWOV in 1998, in nauwe samenwerking met de politie van de regio Friesland, het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Friesland geïnventariseerd (Mathijssen, 1998).

Het belangrijkste doel van het SWOV-onderzoek is het vaststellen van ontwikkelingen in het alcoholgebruik van de Friese automobilisten en het opsporen van perioden, gebieden en groepen bestuurders met een verhoogd alcoholgebruik en/of een verhoogd risico op een alcoholongeval. Het nauwkeurig volgen van ontwikkelingen in het alcoholgebruik in het verkeer is voor het beleid van wezenlijk belang, omdat een relatief kleine verandering in het rijden onder invloed grote gevolgen voor de verkeersveiligheid kan hebben. Gegevens over eventuele speciale probleemgroepen of -gebieden kunnen worden gebruikt bij het opzetten van toezicht- en voorlichtingscampagnes rond alcoholgebruik in het verkeer.

Het onderzoek in het najaar van 1998 vond plaats in het kader van de evaluatie van het Friese verkeerstoezichtproject 'Fryske Diken'. Eén van de doelstellingen van dit project, dat in februari 1998 van start is gegaan, is het terugdringen van het aandeel rijders onder invloed in weekendnachten tot minder dan 2% in het jaar 2000.

De achtergrond van deze doelstelling is, dat alcoholgebruik in het verkeer een sterk negatieve invloed heeft op de ongevalskans en de ernst van het letsel. Geen enkele andere enkelvoudige factor is als ongevalsoorzaak zo belangrijk als alcoholgebruik. Bestrijding van alcohol in het verkeer is dan ook terecht een speerpunt in het verkeersveiligheidsbeleid. En er is reden om de aandacht niet te laten verslappen: na een sterke vermindering van het rijden onder invloed in Nederland vanaf het midden van de jaren tachtig was er in de eerste helft van de jaren negentig weer sprake van een geleidelijke toename. In 1991 was in weekendnachten 3,9% van de Nederlandse automobilisten onder invloed, in 1992 4,0%, in 1993 4,2% en in 1994 zelfs 4,9%.

Daarna is het alcoholgebruik weer geleidelijk afgenomen: 4,7% overtreders in 1995, 4,4% in 1996 en 4,3% in 1997. Deze daling viel samen met een geleidelijke toename van het politietoezicht. Desalniettemin zijn er in 1997 in Nederland naar schatting minimaal 235 verkeersdeelnemers overleden en circa 2.000 in het ziekenhuis opgenomen als gevolg van alcoholongevallen. De maatschappelijke kosten van de alcoholonveiligheid bedroegen in 1997 naar schatting circa twee miljard gulden.

Veranderingen in het alcoholgebruik van verkeersdeelnemers en daarmee samenhangende veranderingen in de verkeersveiligheid zijn in Nederland alleen door middel van gedragsmetingen binnen redelijke termijn te detecteren.

Ongevallengegevens lenen zich minder goed voor dit doel; zij zijn niet alleen onvolledig maar ook in hoge mate onbetrouwbaar.

Enquêtegegevens zijn voor het vaststellen van alcoholgebruik door automobilisten eveneens minder bruikbaar, omdat mensen nu eenmaal niet erg

betrouwbaar rapporteren over hun eigen gedrag, zeker niet als er min of meer een taboe op dat gedrag rust. Men is dan sterk geneigd sociaal wenselijke antwoorden te geven. Bij vroeger rij- en drinkgewoonten-onderzoek werden beweerd en feitelijk gedrag gelijktijdig onderzocht; de discrepanties waren vaak zeer groot.

Sinds 1970 voert de SWOV in nauwe samenwerking met de politie bijna elk najaar een onderzoek uit naar het alcoholgebruik van de Nederlandse automobilisten, het onderzoek 'Rij- en drinkgewoonten'. Dit is een zogenaamd standaardonderzoek, dat het mogelijk maakt ontwikkelingen in het alcoholgebruik van automobilisten van jaar tot jaar op de voet te volgen. De metingen worden uitgevoerd in vrijdag- en zaterdagnachten. De opdracht voor het onderzoek van 1998 in Friesland is aan de SWOV verleend door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De onderzoekspopulatie (automobilisten) en de onderzoekstijdstippen (weekendnachten) zijn indertijd uitgekozen op grond van hun grote bijdrage aan de alcoholonveiligheid. Bij tweederde van de geregistreerde alcoholongevallen in Nederland is het een automobilist die alcohol heeft gebruikt. En in weekendnachten gebeuren relatief veel alcoholongevallen: de vrijdag- en zaterdagnacht, die 7% van de totale week uitmaken, nemen meer dan een kwart van de geregistreerde alcoholongevallen voor hun rekening. Andere perioden van de week met een relatief grote alcoholonveiligheid zijn de donderdagnacht, de vrijdag- en zaterdagavond, en de zondagochtend, -avond en -nacht: bijna 40% van de ernstig gewonde alcoholslachtoffers in 21% van de week.

De feitelijke uitvoering van het onderzoek gebeurt door controleteams van de politie, volgens richtlijnen die de SWOV heeft opgesteld. Zonder de medewerking van de politie zou het huidige onderzoek niet mogelijk zijn. De SWOV is de politie dan ook erkentelijk voor haar medewerking, en voor het enthousiasme en de zorgvuldigheid waarmee de metingen in het algemeen worden uitgevoerd.

Naast de metingen van het alcoholgebruik van automobilisten voert de SWOV sinds 1993 een korte enquête uit onder de contactpersonen bij de politie. Die is bedoeld om enig inzicht te krijgen in de aard en omvang van het politietoezicht en in eventuele veranderingen daarin. De vragenlijst is als *Bijlage 5* in dit verslag opgenomen.

De opzet en uitvoering van het onderzoek worden beschreven in paragraaf 4.2. De resultaten van het onderzoek worden in paragraaf 4.3 beschreven, en in *Bijlage 7* gepresenteerd in de vorm van een tabellenoverzicht. Paragraaf 4.4 bevat conclusies en aanbevelingen.

4.2. Opzet en uitvoering van het onderzoek

Opzet

Het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Friesland wordt steeds uitgevoerd door zes controleteams van de politie, zo goed mogelijk verdeeld naar urbanisatiegraad en geografisch gebied. De onderzoeksmetingen vinden plaats in vrijdag- en zaterdagnachten in het najaar. In 1998 zijn de metingen uitgevoerd in de nacht van vrijdag 2 op

zaterdag 3 oktober (Dokkum e.o., Leeuwarden en Drachten), in de nacht van zaterdag 3 op zondag 4 oktober (Harlingen/Franeker en Sneek) en in de nacht van zaterdag 17 op zondag 18 oktober (Heerenveen).

Elk politieteam voert in principe per avond/nacht alcoholcontroles uit op zes verschillende locaties, die in overleg met de SWOV zijn uitgekozen.

Op iedere locatie wordt drie kwartier achtereenvolgens gecontroleerd, waarna het team zich verplaatst naar de volgende locatie.

Bij de controles houdt de politie willekeurige automobilisten staande, die een blaastest moeten afleggen op een draagbare elektronische ademtester. Bij het onderzoek wordt gebruik gemaakt van testers met cijfermatige uitlezing van een exact BAG-promillage (BAG = bloedalcoholgehalte; de wettelijke BAG-limiet ligt in Nederland op 0,5 promille). De testers die in 1998 zijn gebruikt, zijn van het fabrikaat Dräger, type Alcotest 7410 Plus. Voor het gebruik van deze testers heeft het Gerechtelijk Laboratorium van het Ministerie van Justitie toestemming verleend.

Van elke geteste automobilist registreert de politie het geslacht, de leeftijd en de uitslag van de test. Van overtreders die op het politiebureau de ademanalyse voor bewijsdoeleinden moeten ondergaan, registreert de politie bovendien de herkomst (dat wil zeggen de plaats waar zij alcohol hebben gebruikt: horecagelegenheid, sportkantine, bezoek of feestje, werk of thuis).

Steekproef

Ten opzichte van 1997 is de steekproef van Friese onderzoeksgebieden in 1998 enigszins veranderd: het onderzoeksgebied Bolsward e.o. is in 1998 vervangen door het onderzoeksgebied Harlingen/Franeker. Dit is gebeurd vanwege een nieuwe districtsindeling van de politieregio Friesland.

Uitvoering

De uitvoering van het onderzoek in 1998 was in het algemeen goed, maar kende ook enkele zwakke momenten. Het controleteam in Harlingen/Franeker was eigenlijk te klein. Normaliter is daar een team van acht personen nodig om de continuïteit van de metingen te kunnen garanderen. Er bleken echter slechts drie mensen beschikbaar te zijn. Eén aanhouding kan dan betekenen, dat de metingen gedurende langere tijd moeten worden onderbroken en dat geen betrouwbaar beeld van het alcoholgebruik meer kan worden verkregen. Ondanks het grote afbreukrisico is besloten de metingen toch te laten doorgaan, en met goed gevolg. Het kleine team was zeer gemotiveerd en had het geluk dat slechts één bestuurder aangehouden hoefde te worden, juist op het moment dat er even een vierde politiemann op de onderzoekslocatie aanwezig was, die voor het transport en de afhandeling kon zorgen. Een soortgelijk probleem had zich in 1997 in Bolsward en Dokkum voorgedaan.

Een wat ernstiger probleem deed zich in 1998 voor bij de metingen in Leeuwarden. Daar was een (te) groot politieteam aanwezig, wat ertoe leidde dat de politiecoördinator - tegen de uitdrukkelijke schriftelijke en mondelinge instructies van de SWOV in - een deel van het team voorzag van normale politietesters. De uitslagen die deze testers produceren, zijn voor onderzoeksdoeleinden echter niet bruikbaar. Ook voor de efficiëntie van de controle-actie was de inzet van extra testers eigenlijk niet nodig geweest. Dit moge blijken uit het feit, dat met de zes beschikbare SWOV-

testers slechts 139 automobilisten zijn gecontroleerd. In Harlingen/Franeker, waar het verkeersaanbod veel geringer was dan in Leeuwarden, zijn met slechts twee SWOV-testers 183 automobilisten gecontroleerd. Een geluk bij een ongeluk is, dat volgens een aanwezige SWOV-waarnemer de testen in Leeuwarden wel aselekt zijn uitgevoerd, zodat wel een representatief beeld van de BAG-verdeling in Leeuwarden is verkregen. Het gewicht van Leeuwarden in de totale Friese steekproef zou zonder correctie echter veel te gering zijn. Daarom is besloten de steekproef van Leeuwarden door verdubbeling op te hogen tot 278 waarnemingen (in 1997 bedroeg het aantal waarnemingen 300).

De zes controleteams van de politie Friesland hebben in het najaar van 1998 1.515 willekeurige automobilisten staande gehouden en getest. Na ophoging van de deelsteekproef voor Leeuwarden, is het totale aantal records op 1.654 gekomen. Dat zijn er 412 meer dan in 1997, hetgeen veroorzaakt is door een groter aantal waarnemingen in alle onderzoeksgebieden behalve Leeuwarden.

Statistische analyse

De BAG-waarden van de automobilisten zijn ten behoeve van de analyse ingedeeld in vijf klassen:

1. < 0,2 promille (niet-drinkers);
2. 0,2-0,5 promille (lichte drinkers);
3. 0,5-0,8 promille (lichte overtreders);
4. 0,8-1,3 promille (zwaardere overtreders);
5. \geq 1,3 promille (zeer zware overtreders).

De indeling in een BAG-klasse gebeurt in principe op basis van de uitslag van de ademtest op straat. Bij de automobilisten die op het politiebureau een ademanalyse voor bewijsdoeleinden hebben ondergaan, is het op straat gemeten BAG waar nodig gecorrigeerd. De uitslag van de ademanalyse wordt daartoe eerst ontdaan van zijn correctiefactor. Vervolgens wordt daar een waarde bij opgeteld om te corrigeren voor de afbraak van alcohol in het tijdsbestek tussen de ademtest op straat en de ademanalyse op het bureau. De gemiddelde afbraak bedraagt 0,15 promille per uur.

De verzamelde gegevens zijn geanalyseerd met behulp van het log-lineaire analyseprogramma WPM (Weighted Poisson Model). Met behulp daarvan wordt nagegaan of er in het alcoholgebruik van de bestuurders verschillen bestaan naar jaar, gebied, weekendnacht en tijdstip, geslacht en leeftijd. In *Bijlage 6* wordt een korte toelichting gegeven op deze analysemethode.

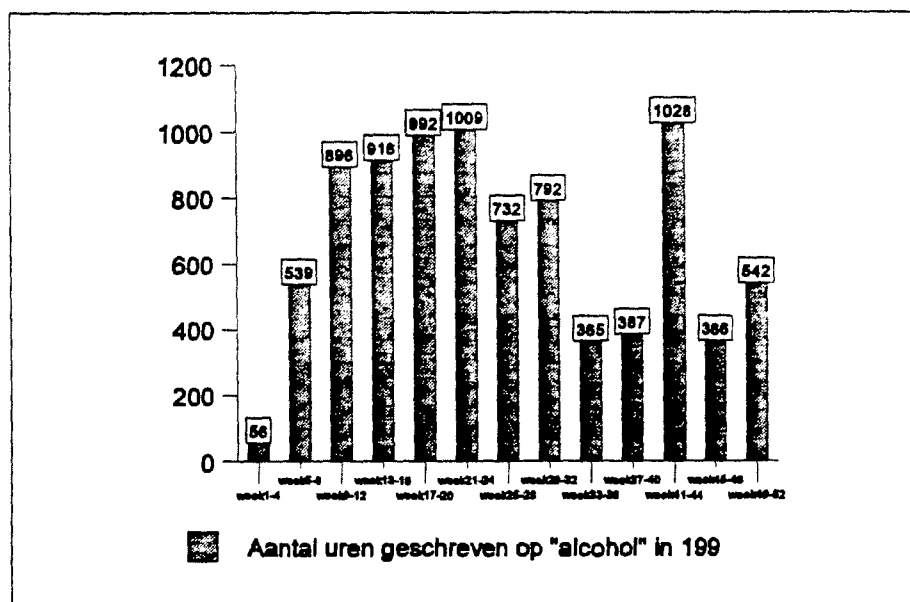
In het kader van dit onderzoek is tweezijdig getoetst op 5%-niveau: voor een significant effect moet de χ^2 -waarde groter zijn dan 3.84 bij één vrijheidsgraad; de Z-waarde moet groter zijn dan 1.96.

4.3. Resultaten van het onderzoek

De resultaten van het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Friesland worden in dit hoofdstuk besproken aan de hand van de *Tabellen 1 t/m 5* uit *Bijlage 7*. De resultaten van 1998 worden steeds vergeleken met de Friese en landelijke resultaten van 1997.

4.3.1. Gepleegde inspanningen

Afbeelding 4.1 toont het aantal uren dat door de Friese politie in 1998 is geschreven op het speerpunt 'alcoholtoezicht'.



Afbeelding 4.1. Aantal uren alcoholtoezicht in Friesland in 1998 (Bron: Bedrijfsbureau politiedistrict Midden-Friesland).

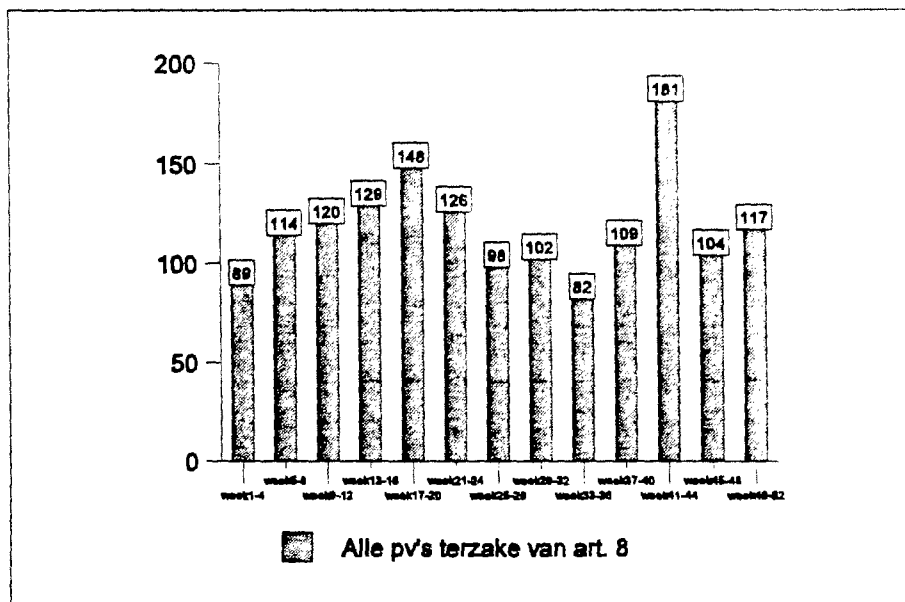
Het streefaantal uren alcoholtoezicht was 330 uren per vierwekelijkse periode, te resulteren in 4296 uren in het jaar 1998. In totaal zijn er 8618 uren inzake alcoholtoezicht geschreven - tweemaal zoveel als het streefaantal.

Afbeelding 4.2 toont het aantal pv's dat in 1998 in Friesland is opgemaakt voor overtreding van artikel 8. Het afgesproken streefaantal pv's was 123 pv's per periode van vier weken, te resulteren in 1600 pv's in 1998. In 1998 zijn in totaal 1519 pv's voor overtreding van artikel 8 opgemaakt.

Beide indicatoren, het aantal uren geschreven op alcohol en het aantal pv's dat is uitgeschreven, zeggen in principe niet zoveel over de kwaliteit van het uitgevoerde politietoezicht op rijden onder invloed. Uit deze indicatoren is niet af te leiden waar en wanneer geplande en goed zichtbare alcoholcontroles zijn uitgevoerd, en hoeveel automobilisten bij deze controles op straat zijn getest op hun alcoholgebruik in het verkeer.

Bekend is dat het algemeen afschrikwekkend effect van politietoezicht op rijden onder invloed sterker is door geplande duidelijk zichtbare controles op uren en plaatsen waar veel automobilisten de controles kunnen waarnemen, dan door relatief anonieme nachtelijke controles bij bijvoorbeeld sportkantine of horecagelegenheden waar wel relatief veel overtreeders kunnen worden betrapt. Dit verklaart waarom het aantal pv's slechts een eenzijdige indicator is van de kwaliteit van het politietoezicht.

Om een beeld te verkrijgen van het niveau van toezicht is ook een telefonische enquête gehouden onder betrokken politiecoördinatoren van het SWOV-onderzoek.



Afbeelding 4.2. Alle processen verbaal voor overtreding van artikel 8 (rijden onder invloed) in Friesland 1998 (Bron: Bedrijfsbureau politiedistrict Midden-Friesland).

Enquête onder betrokken politiecoördinatoren

De enquête is bedoeld om een globale indruk te krijgen van het toezicht-niveau ende aard van het toezicht op alcoholgebruik in het verkeer.

De enquêteresultaten zijn slechts beperkt bruikbaar vanwege de geringe steekproefomvang. De volgende globale resultaten van de enquête zijn echter wel het vermelden waard:

- In drie van de zes onderzoeksgebieden is het politietoezicht op alcoholgebruik in 1998 ongeveer gelijk gebleven, waarbij wel een verschuiving heeft plaatsgevonden naar steeds meer kleinschaligheid. In één onderzoeksgebied is het toezichtniveau wat toegenomen, terwijl het in twee onderzoeksgebieden gelijk is gebleven. Een reden die genoemd werd voor veranderingen in het toezicht, was het reorganisatieproces waarin de Politie Friesland in 1998 verkeerde. Met name de projectmatige aanpak van het alcoholtoezicht zou daardoor in het gedrang zijn gekomen.
- De geplande aselechte alcoholcontroles met wat grotere teams zijn teruggelopen van gemiddeld zes per onderzoeksgebied in 1997 tot gemiddeld minder dan drie in 1998.
- Aselechte controle door surveillanceteams is in twee onderzoeksgebieden toegenomen, in één gebied afgenomen en in drie gebieden gelijk gebleven. In twee van de zes onderzoeksgebieden werd in 1998 frequent aselechte gecontroleerd door surveillanceteams, in drie gebieden gebeurde dat vooral in weekendnachten en in één gebied in het geheel

niet. In 1997 werd nog in drie van de zes onderzoeksgebieden frequent aselekt gecontroleerd door surveillanceteams.

- Alcoholcontrole bij ongevallen vond in 1998 in twee onderzoeksgebieden min of meer systematisch plaats. In de vier overige onderzoeksgebieden werden bestuurders voornamelijk getest bij voorafgaande verdenking. In vergelijking met 1997 zijn er geen veranderingen van betekenis opgetreden.

Resumerend lijkt het erop, dat het niveau van politietoezicht in Friesland in 1998 iets is afgenomen, nadat het tussen 1995 en 1997 een enigszins stijgende lijn heeft vertoond.

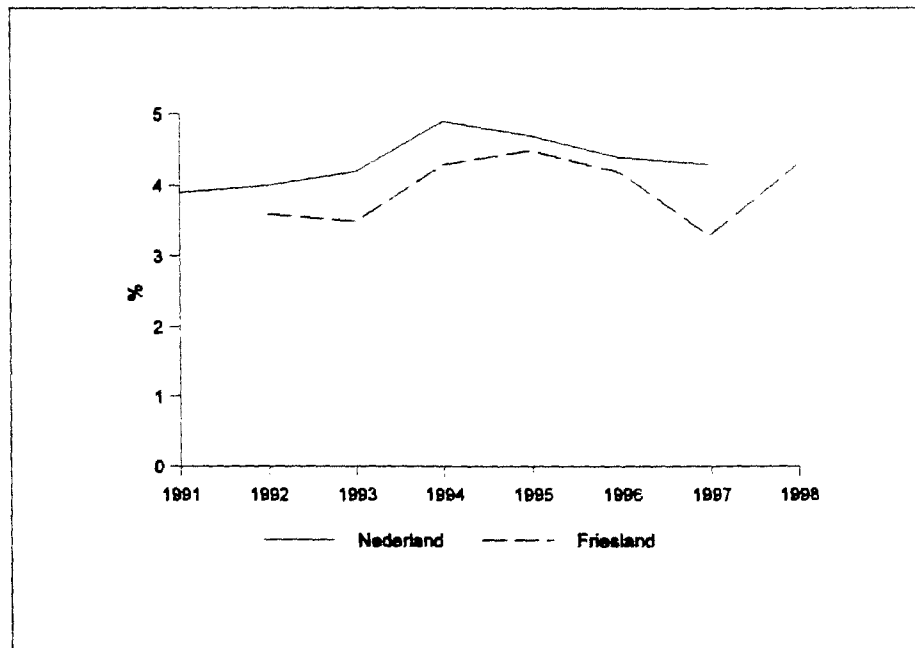
4.3.2. *Ontwikkeling van het alcoholgebruik in Friesland (Tabel 1, Bijlage 7)*

1998 zijn in de provincie Friesland praktisch evenveel drinkers (BAG \geq 0,2‰) aangetroffen als in 1997: respectievelijk 9,9% en 10,0%. Het aandeel overtreeders (BAG \geq 0,5‰) is echter niet onaanzienlijk toegenomen: van 3,3% in 1997 tot 4,3% in 1998. Daarmee is het rijden onder invloed in Friesland weer terug op het niveau van vóór 1997: 4,2% overtreeders in 1996 en 4,5% in 1995. Het percentage uit 1997 is waarschijnlijk een toevallige gunstige uitschieter geweest, en niet het begin van een dalende trend. In de rest van Nederland is het rijden onder invloed sinds 1995 wel geleidelijk afgenomen.

In heel Nederland was het aandeel overtreeders in het najaar van 1997, het meest recente jaar waarover gegevens beschikbaar zijn, precies gelijk aan het Friese aandeel in 1998, eveneens 4,3% dus.

In *Afbeelding 4.3* is de ontwikkeling van het aandeel overtreeders in de provincie Friesland en in heel Nederland sinds 1991 weergegeven. Er is in te zien, dat de Friese situatie in de jaren 1992 t/m 1994 steeds wat gunstiger was dan de landelijke situatie; daarna was er vrijwel geen verschil meer, afgezien van de eenmalige gunstige uitschieter in 1997. De vergelijking met de landelijke situatie in 1998 kan pas worden gemaakt, wanneer de gegevens van alle provincies bekend zijn.

De stijging van het aandeel overtreeders in Friesland heeft zich uitsluitend en vrij fors gemanifesteerd in de hogere BAG-klassen (\geq 0,8‰): 2,5% in 1998 versus 1,2% in 1997. Dit effect is statistisch significant: $\chi^2 = 5.88$ bij 2 vrijheidsgraden; $Z = 2.12$. Het landelijke percentage zwaardere en zeer zware overtreeders bedroeg in 1997 2,1%.



Afbeelding 4.3. *Ontwikkeling van het aandeel rijders onder invloed in Nederland en de provincie Friesland, 1991-1998.*

4.3.3. *Alcoholgebruik naar weekendnacht en onderzoeksgebied (Tabel 2, Bijlage 7)*

Als we het rijden onder invloed in de provincie Friesland per weekendnacht bezien, blijkt het in 1998 met name in de vrijdagnacht toegenomen te zijn (5,7% in 1998 tegen 3,1% in 1997). In de zaterdagnacht was er een lichte, niet-significante afname (3,2% in 1998 tegen 3,5% in 1997). Tussen 1996 en 1997 gaven de ontwikkelingen naar weekendnacht juist het spiegelbeeld hiervan te zien. Het aandeel overtredders in de vrijdagnacht was in 1997 zelfs een fractie kleiner dan in de zaterdagnacht, hetgeen een afwijking is van het landelijke beeld van de afgelopen jaren: in heel Nederland was in 1997 in de vrijdagnacht 5,0% in overtreding en in de zaterdagnacht 3,7%.

In 1998 is het hoogste percentage overtredders aangetroffen in Leeuwarden (7,2%), het laagste in Harlingen/Franeker (0,5%). Het aandeel in de overige onderzoeksgebieden varieerde van 3,5% tot 5,8%. Vergelijking met 1997 leert, dat in alle onderzoeksgebieden die in beide jaren in de steekproef waren vertegenwoordigd, het rijden onder invloed in meer of mindere mate is toegenomen. Alleen in Harlingen/Franeker zijn in 1998 minder overtredders aangetroffen dan in 1997 het geval was in het toenmalige onderzoeksgebied Bolsward e.o. (4,6% overtredders).

4.3.4. *Alcoholgebruik naar weekendnacht en tijdstip (Tabel 3, Bijlage 7)*

Naarmate het later in de nacht wordt, neemt het aandeel overtredders in het algemeen toe. Anders dan in 1996 en 1997, doet dit verschijnsel zich in 1998 in de vrijdagnacht duidelijker voor dan in de zaterdagnacht. Overigens is het beeld voor 1998 wel meer in overeenstemming met het landelijke beeld van de afgelopen jaren.

Behalve de frequentie van alcoholgebruik neemt in het algemeen ook de zwaarte van de overtredingen toe naarmate het later wordt. In Friesland was dat patroon in 1998 duidelijker dan in voorgaande jaren. Het hoogste percentage zwaardere overtreders (BAG \geq 0,8‰) is in 1998 aangetroffen in de vrijdagnacht tussen 2.00 en 4.00 uur (13,3%), het laagste eveneens in de vrijdagnacht, maar dan tussen 22.00 en 24.00 uur (0,7%).

4.3.5. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd (Tabel 4; Bijlage 7)

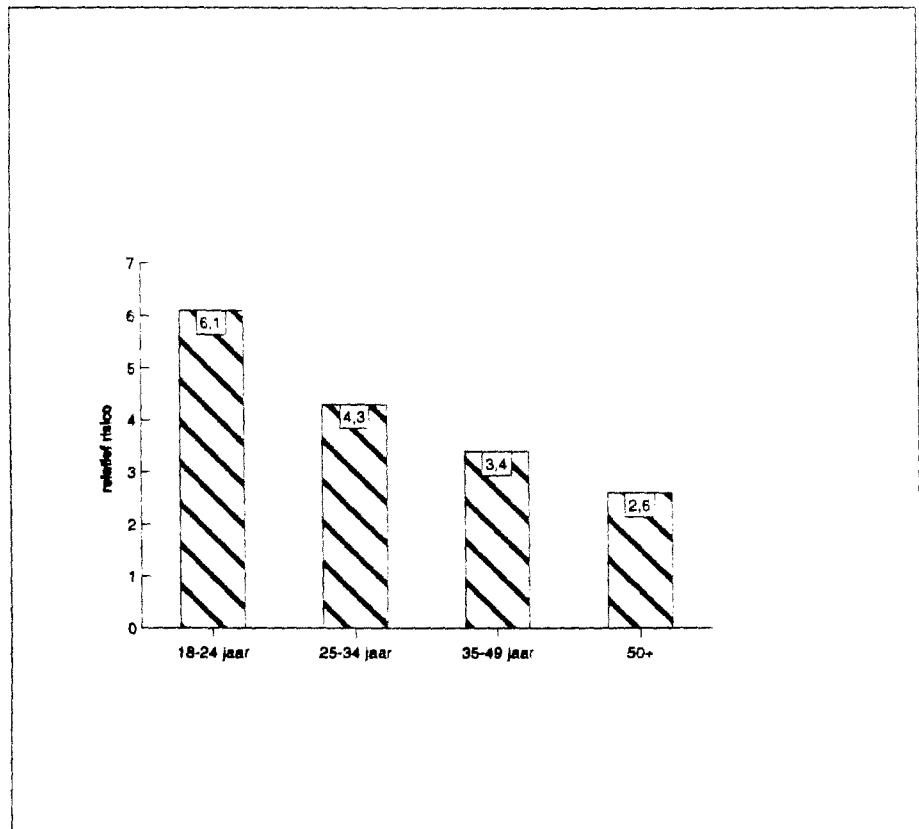
Mannelijke bestuurders waren in 1998 in Friesland ruim viereneenhalf maal zo vaak onder invloed als vrouwelijke (5,6% versus 1,2%). De toename van het rijden onder invloed tussen 1997 en 1998 komt daarmee geheel voor rekening van mannelijke automobilisten. In vergelijking met het landelijke beeld is het verschil tussen mannen en vrouwen in Friesland aanzienlijk groter; ook in eerdere jaren was dat steeds het geval. In heel Nederland was in 1997 5,0% van de mannelijke bestuurders in overtreding, tegen 2,6% van de vrouwelijke bestuurders.

Het hoogste percentage overtreders is in 1998 in Friesland aangetroffen onder mannen van 25 t/m 34 jaar, namelijk 9,1%. Ook in 1997 scoorde deze categorie slechter dan alle andere. Tot en met 1996 werden in Friesland steeds de hoogste percentages overtreders aangetroffen bij mannen in de leeftijdsklasse van 35 t/m 49 jaar.

Verder scoren in Friesland ook de jongste mannelijke bestuurders (van 18 t/m 24 jaar) vrij hoog: 4,6% overtreders in 1998. In heel Nederland was in 1997 3,9% van deze categorie bestuurders in overtreding.

Overigens lijkt in heel Nederland het zwaartepunt in het rijden onder invloed geleidelijk te verschuiven naar steeds jongere categorieën mannelijke automobilisten. Dat is een zorgelijke ontwikkeling, omdat de ongevalsrisico's van rijden onder invloed sterker toenemen naarmate een bestuurder jonger is (zie *Afbeelding 4.4*).

Daar komt nog bij, dat jonge bestuurders ook in nuchtere toestand al een veel grotere kans op een ongeval hebben dan oudere bestuurders. Deze combinatie van factoren leidde de afgelopen jaren tot een schrikbarend hoog aantal mannen van 18 t/m 24 jaar die in Nederland slachtoffer werden van een alcoholongeval. In 1997 behoorde 22% van alle overleden en in het ziekenhuis opgenomen slachtoffers van alcoholongevallen tot deze categorie, die slechts 5% van de Nederlandse bevolking uitmaakt.



Abbeelding 4.4. Verhoging van het ongevalsrisico van mannelijke automobilisten bij een BAG > 0,5‰, per leeftijdsklasse (berekend op basis van gegevens over 1996 en 1997; risico bij BAG < 0,5‰ = 1).

Onder vrouwelijke bestuurders in Friesland zijn sinds het begin van de provinciale onderzoeken in 1992 uitsluitend overtreders aangetroffen in de leeftijdsklassen van 25 t/m 49 jaar. In 1998 was in de leeftijdsklasse van 25 t/m 34 jaar 1,2% in overtreding en in de leeftijdsklasse van 35 t/m 49 jaar 2,8%.

In 1998 was 71% van alle gecontroleerde bestuurders in Friesland van het mannelijk geslacht, tegen 74% in 1997. In heel Nederland bedroeg het aandeel mannelijke bestuurders in 1997 72%.

4.3.6. Herkomst van overtreders (Tabel 5; Bijlage 7)

De herkomst van overtreders (i.c. de plaats waar de alcohol is geconsumeerd) wordt geregistreerd vanaf een BAG van 0,7‰. Dat is de ondergrens waarbij een automobilist wordt overgebracht naar het bureau om de ademanalyse voor bewijsdoeleinden te ondergaan. De herkomstverdeling van de 48 bestuurders die in 1998 een BAG \geq 0,7‰ hadden, is als volgt:

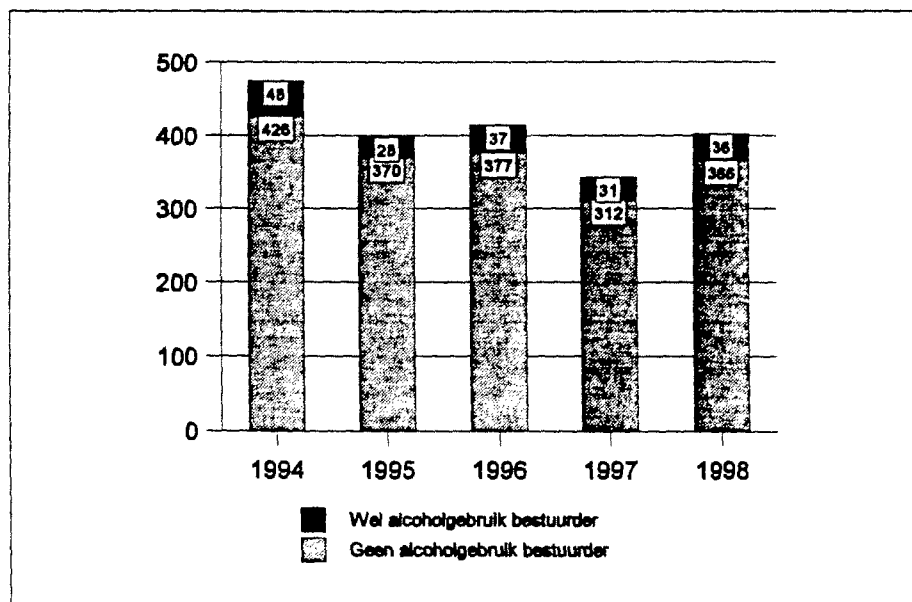
- horecagelegenheid (bar, café, restaurant, disco) 58%
- bezoek/feestje 19%
- sportkantine 2%
- werk/thuis 13%
- overig/onbekend 8%

In vergelijking met 1997 zijn er in de herkomstverdeling van de overtreeders in Friesland geen veranderingen van betekenis opgetreden. Ook in de rest van Nederland blijkt steeds ruim de helft van alle overtreeders uit een horecagelegenheid te komen.

4.4. Alcoholgebruik bij bestuurders betrokken bij ernstige ongevallen

Afbeelding 4.5 toont het alcoholgebruik bij bestuurders van voertuigen (auto, bestelauto, vrachtauto en bus) die betrokken zijn geweest bij ernstige ongevallen. We zien over de jaren heen nauwelijks enige verandering in het aandeel bestuurders met alcohol bij ernstige ongevallen in Friesland. Dat aandeel was in de jaren 1996, 1997 en in 1998 constant 9% van het totale aantal bestuurders betrokken bij ernstige ongevallen.

Wel moet bedacht worden dat de ontwikkeling van de alcoholonveiligheid op basis van de geregistreerde 'alcoholongevallen' moeilijk is vast te stellen, zolang het registratieniveau niet stabiel is en de precieze registratiegraad niet bekend is. Alleen verkeersongevallen met dodelijke afloop worden door de politie vrijwel volledig geregistreerd. Voor ongevallen met ernstig letsel, resulterend in een ziekenhuisopname, bedraagt het registratieniveau ongeveer 60%. Het registratieniveau van de ongevallen met lichter letsel en met uitsluitend materiële schade is nog aanzienlijk lager. Deze minder ernstige ongevallen zijn daardoor maar zeer beperkt bruikbaar als indicator voor de verkeersonveiligheid. Maar ook bij de ernstige ongevallen onderzoekt de politie niet systematisch of de betrokken bestuurders alcohol hebben gebruikt, al is het registratieniveau vanaf eind 1995 wel toegenomen.



Afbeelding 4.5. Alcoholgebruik bij bestuurders betrokken bij ernstige ongevallen in Friesland (Bron: AVV/BG)

4.5. Conclusies

Anders dan in de rest van Nederland lijkt het rijden onder invloed in Friesland niet af te nemen. De daling die in 1997 werd gemeten, blijkt niet het begin van een gunstiger trend te zijn geweest maar eerder een toevallige uitschieter. Bovendien lijkt het zwaartepunt van het rijden onder invloed zich steeds meer te verplaatsen van middelbare naar jongere mannelijke bestuurders. De ongevalsrisico's van de rijders onder invloed nemen daardoor nog verder toe.

Tussen 1995 en 1997 is het niveau van politietoezicht enigszins toegenomen, maar in 1998 niet meer. Tegelijkertijd is een verschuiving te constateren van geplande aselecte controles met grotere teams naar kleinschalige controles door surveillanceteams. Waarschijnlijk is het generaal-preventieve effect van deze laatste controlevorm minder groot.

5. Effecten op ongevallen

5.1. Inleiding

In dit hoofdstuk zal de ontwikkeling in de verkeersonveiligheid in Friesland worden beschouwd, uitgedrukt in het aantal letselgevallen en/of het aantal slachtoffers. Deze ontwikkeling zal in paragraaf 5.2 worden afgezet tegen de trend in verkeersonveiligheid in heel Nederland. In paragraaf 5.3 wordt nagegaan in hoeverre de ontwikkeling in de verkeersonveiligheid op provinciale wegen verschillend is voor de 'Fryske-Diken'-wegvakken, waar regelmatig toezicht op rijsnelheid is geweest, en *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken, die niet of hoogstens incidenteel zijn gecontroleerd.

5.2. Ontwikkeling verkeersveiligheid in Friesland en Nederland

De ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Friesland, uitgedrukt in aantallen slachtoffers, wordt in *Tabel 5.1* vergeleken met die in heel Nederland.

Categorie slachtoffers	Bebouwing	Nederland			Friesland		
		Verwacht	Werkelijk	Verschil (%)	Verwacht	Werkelijk	Verschil (%)
Verkeersdoden	Binnen	383	370	-3,3%	63	1997: 50	*-23,8%
	Buiten	774	696	** -10,0%		1998: 48	
Ziekenhuisopnamen	Binnen	6355	6419	+1,0%	322	1997: 314	**+20,0%
	Buiten	5542	5314	** -4,1%		1998: 386	
Overige gewonden	Binnen	25902	25888	-0,0%	740	1997: 767	**+21,0%
	Buiten	12111	11922	* -1,5%		1998: 894	

*Tabel 5.1. De ontwikkeling van de verkeersveiligheid in 1998 ten opzichte van voorgaande jaren, op basis van vergelijking tussen verwachte aantallen slachtoffers en werkelijke aantallen slachtoffers (Bron: SWOV Data-informatiesysteem op basis VOR-gegevens). De verwachte aantallen slachtoffers zijn berekend op basis van extrapolatie van de gegevens van 1993-1997. In verband met te lage aantallen zijn voor Friesland deze gegevens niet onderscheiden naar 'binnen' en 'buiten' de bebouwde kom. Significantie (tweezijdige overschrijdingskans): * significant op 5%; ** significant op 1%.*

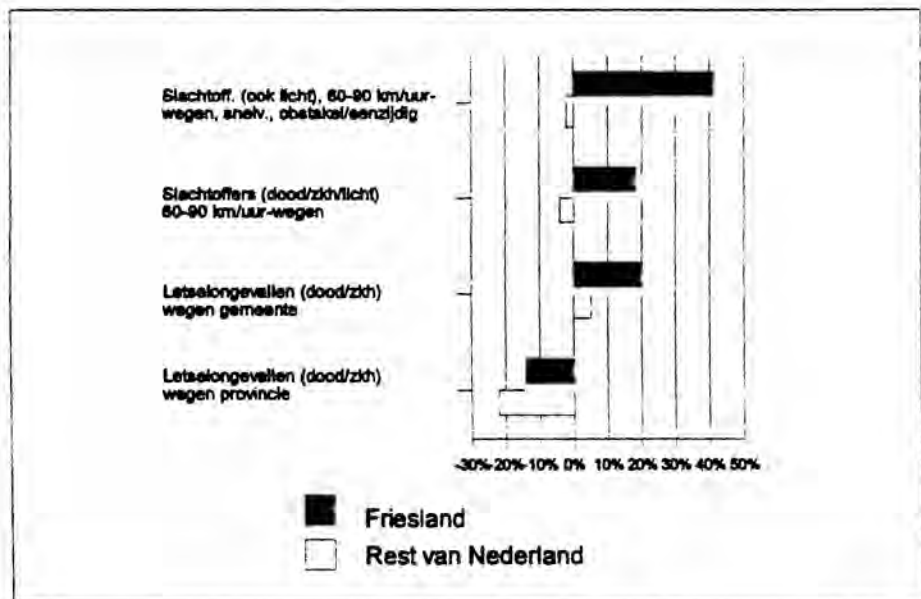
In *Tabel 5.1* is te zien dat de verkeersveiligheid in Nederland zich in het jaar 1998 opnieuw iets heeft verbeterd ten opzichte van voorgaande jaren. Een vergelijking van verwachte aantallen en geregistreerde aantallen slachtoffers laat zien dat met name buiten de bebouwde kom en met name voor verkeersdoden en ziekenhuisopnamen het aantal slachtoffers significant minder is dan verwacht mocht worden.

Het aantal verkeersdoden in Friesland in 1998 (48) is ten opzichte van de totale voorperiode (1993-1997) significant minder (verwacht: 63), maar verschilt nauwelijks van het aantal in 1997 (50). In tegenstelling tot heel Nederland is de verkeersonveiligheid in Friesland in 1998 eerder toegenomen dan afgenomen. Ten opzichte van de voorperiode 1993-1997 is

het aantal ziekenhuisopnamen en het aantal overige gewonden in 1998 significant hoger dan verwacht mocht worden.

In *Bijlage 8* hebben we voor een aantal specifieke ongevals categorieën een vergelijking gemaakt tussen de ontwikkeling in Friesland en die in de rest van Nederland (dus exclusief Friesland). De opmerkelijkste verschillen zijn in *Afbeelding 5.1* nog eens grafisch weergegeven. Uit deze afbeelding is het volgende af te lezen:

- Friesland en de rest van Nederland stemmen overeen wat betreft een verdere afname van het aantal letselongevallen op provinciale wegen van 1997 tot 1998 (-14% in Friesland; -22% in de rest van Nederland).
- Van 1997 tot 1998 heeft het aantal letselslachtoffers op wegen van de gemeentelijke wegbeheerder zich in Friesland ongunstiger ontwikkeld (+20%) dan in de rest van Nederland (+5%).
- Van 1997 tot 1998 heeft het aantal slachtoffers op 60-90 km/uur-wegen zich in Friesland ongunstiger ontwikkeld (+18%) dan in de rest van Nederland (-4%).
- Van 1997 tot 1998 is met name de ontwikkeling van het aantal slachtoffers (inclusief de licht gewonden) onder bestuurders/passagiers van een auto, bestelauto, vrachtauto of bus, die tegen een obstakel zijn gereden of een eenzijdig ongeval hebben meegemaakt (ongeval zonder botspartner of obstakel), beduidend ongunstiger in Friesland (+41%) dan in de rest van Nederland (-2%). Het betreft hier een belangrijke ongevalscategorie die bijna elk jaar iets meer dan een kwart (26% à 30%) van het totale aantal slachtoffers op de 60-90 km/uur-wegen onder beheer van gemeente of provincie uitmaakt.



Afbeelding 5.1. Procentuele toename in veiligheid in 1998 versus 1997 voor specifieke ongevals- en slachtoffercategorieën in Friesland en de rest van Nederland. Afkortingen: slachtoff.=slachtoffers; zkh=ziekenhuisopname, snelv.=snelverkeer (auto, bestelauto, bus, vrachtauto, dus exclusief motorfietsen).

Kortom, de verkeersonveiligheid in Friesland heeft zich van 1997 tot 1998 in ongunstige zin ontwikkeld, zowel op zichzelf beschouwd als in vergelijking met de rest van Nederland. Een uitzondering op deze verslechtering is de situatie op de provinciale wegen waar in Friesland een (lichte) verbetering is gevonden die overeenkomt met de gunstige trend in de rest van Nederland.

In een beschouwing over de verkeersonveiligheid in Friesland mag de registratiegraad van verkeersslachtoffers (ziekenhuisopname) niet onvermeld blijven. Deze registratiegraad in Friesland bedroeg in 1996 38% en zank in 1997 naar een uniek landelijk laagterecord van 30%. (Bron: BeleidsInformatieSysteem Verkeersveiligheid). In het licht van deze gegevens zou ernstig overwogen moeten worden, om in Friesland een onderzoek uit te voeren naar de specifieke achtergronden van deze zeer lage registratiegraad teneinde een mogelijke verbetering in de situatie aan te brengen.

5.3. Ontwikkeling verkeersveiligheid op 'Fryske-Diken'- en *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken

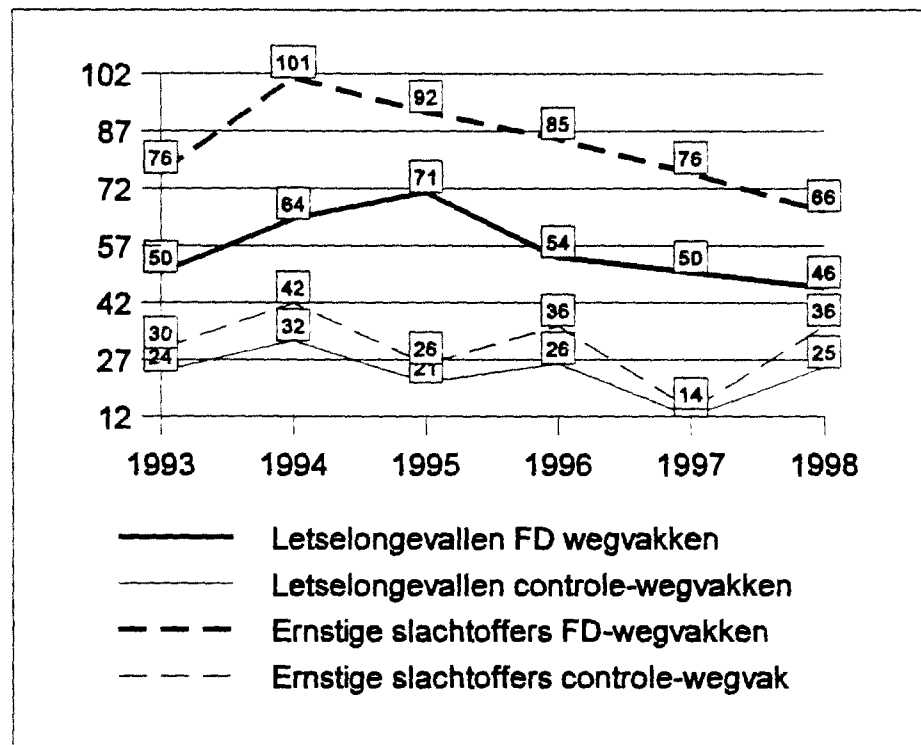
Voor het vaststellen van het effect van het geïntensiverde toezicht is de ontwikkeling van ongevals- en slachtofferaantallen op de 'Fryske-Diken'-wegvakken vergeleken met die op een aantal wegvakken waar wel een snelheidsmeetlus aanwezig was, maar die niet extra gecontroleerd waren binnen het kader van 'Fryske Diken'. Voor de analyse van de verkeersveiligheid over de jaren 1994 t/m 1998 is steeds gebruik gemaakt van letselongevallen en betrokken slachtoffers in de periode van 6 februari tot 31 december. Deze was zo gekozen in verband met de start van het 'Fryske Diken'-project op 5 februari 1998, die met veel publiciteit was omgeven.

De categorie UMS-ongevallen (uitsluitend materiële schade) is buiten beschouwing gelaten. Dit vanwege de lage registratiegraad van dit soort ongevallen en het ontbreken van kennis over de ontwikkeling van deze registratiegraad over de tijd.

Bijlage 9 bevat de tabellen met de resultaten van de ontwikkeling in ongevals- en slachtoffercijfers op de 'Fryske-Diken'- en *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken. De ongevalanalyse wijst het volgende uit:

- De periode 1994-1996 laat een structureel hoger onveiligheidsniveau zien op de voor het toezicht geselecteerde wegen, dan de periode 1997-1998. Dit kan beschouwd worden als een reflectie van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in heel Nederland.
- Het aantal letselongevallen op de 'Fryske-Diken'-wegvakken is in 1998 weinig, en niet significant, afgenomen ten opzichte van 1997 (zie ook *Afbeelding 5.2*). Een belangrijk deel van de lichte verbetering is terug te vinden in een afname van het aantal eenzijdige letselongevallen. Het aantal eenzijdige letselongevallen waarbij auto, bestelauto, vrachtauto of bus is betrokken (in voorgaande jaren 1993-1997 tussen 10% à 20% van de letselongevallen uitmakend op deze wegen), is in 1998 slechts 6% van de letselongevallen (*Tabel H, Bijlage 9*).

- Terwijl de letselongevallen op de 'Fryske-Diken'-wegvakken in geringe en niet-significante mate zijn afgenomen van 1997 tot 1998, zijn de letselongevallen op de *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken in diezelfde periode wel significant toegenomen. Het verschil in deze ontwikkelingen is statistisch significant ($\chi^2 = 4.144$, $p < 0.042$, Tabel F, Bijlage 9)
- Het aantal ernstige slachtoffers (dood/ziekenhuisopname) op de 'Fryske-Diken'-wegen is van 1997 tot 1998 niet-significant afgenomen, terwijl het aantal slachtoffers op de *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken significant is gestegen. Het verschil in deze ontwikkelingen is eveneens statistisch significant ($\chi^2 = 9.672$; $p < 0.002$, Tabel G, Bijlage 9)



Afbeelding 5.2. Ontwikkeling van het aantal letselongevallen en ernstige slachtoffers (dood/ziekenhuisopname) op 'Fryske-Diken'(FD)-wegvakken en niet-'Fryske-Diken'-wegvakken (controle-wegvakken) waarop geen extra toezicht heeft plaatsgevonden. De gegevens betreffen ongevallen, waarbij minstens één auto, bestelauto of vrachtauto/bus betrokken is geweest.

5.4. Conclusie

We kunnen uit deze vergelijking concluderen, dat de ontwikkeling van de verkeersveiligheid op de 'Fryske-Diken'-wegvakken in lichte mate - niet significant - is verbeterd, maar wel significant in gunstige richting contrasteert met de negatieve ontwikkeling van de verkeersveiligheid op de *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken. Dit resultaat is als positief op te vatten, zeker gezien het feit dat we een relatief ongunstige vergelijking hebben genomen om de effectiviteit van het toezicht te toetsen. Immers, we hebben de 'winst' in verkeersveiligheid in 1998 vergeleken met het voor

Friesland zeer gunstig verlopen jaar 1997. In dat jaar was de verkeersveiligheid - door toeval of deels ook door andere maatregelen - al drastisch verminderd ten opzichte van de voorperiode 1993-1996. Indien we de 'gunstiger' vergelijking hadden getrokken tussen het jaar 1998 (met geïntensiveerd toezicht) en de gemiddelde voorperiode 1993-1996, dan hadden we zeker een significant effect van het politietoezicht op de verkeersveiligheid op de geselecteerde wegvakken gevonden. Dit laatste biedt echter in zekere zin een wat 'geflatteerd' beeld van de behaalde resultaten. Om deze reden hebben we toch gekozen voor de minst gunstige vergelijking. Uiteraard kan een evaluatie op langere termijn van het project in Friesland meer zekerheid geven over de werkelijk behaalde verkeersveiligheidswinst die door het geïntensiveerde toezicht wordt gerealiseerd.

6. Conclusies en aanbevelingen

6.1. Conclusies

Politie-inspanningen

Na aanvankelijke opstartproblemen in de eerste twee maanden is de regio-politie Friesland erin geslaagd, om de streefaantallen bekeuringen te halen voor het toezicht op rijsnelheid en het rijden onder invloed. De behaalde aantallen voor gordel- en helmgebruik zijn onder verwachting gebleven.

Indicator voor kwaliteit alcoholtoezicht

Bij het toezicht op alcoholgebruik in het verkeer is naar voren gekomen dat de indicatoren, uurcapaciteit en aantal uitgeschreven processen verbaal, weinig zicht geven op de manier waarop aan het toezicht op het alcoholgebruik gestalte wordt gegeven, en dus ook weinig inzicht leveren in de kwaliteit van dat toezicht. Die kwaliteit hangt rechtstreeks samen met de frequentie en vormen van de alcoholcontroles (zie hierover de aanbevelingen). Terwijl de tijd die in 1998 is geschreven op 'alcohol' tweemaal zoveel is als afgesproken, komt uit interviews met politiecoördinatoren de sterke indruk naar voren, dat het niveau van het alcoholtoezicht in 1998 eerder is afgenomen. Deze indrukken lijken bevestigd te worden door gedragsmetingen die wijzen op een lichte toename in het rijden onder invloed (zie verderop). Het is nog niet geheel duidelijk hoe deze tegenstrijdigheid verklaard moet worden. In ieder geval lijkt duidelijk dat naar een betere indicator voor de kwaliteit van het alcoholtoezicht moet worden gestreefd (zie ook aanbevelingen).

Ontwikkeling van het verkeersgedrag

Het geïntensiveerde toezicht op rijsnelheid heeft op de meeste wegvakken in de eerste vijftien weken geleid tot een significante daling van het percentage overtreders van circa 26% tot circa 14%. Daarna heeft het snelheidsgedrag zich min of meer gestabiliseerd.

Anders dan in de rest van Nederland lijkt het rijden onder invloed in Friesland niet af te nemen. De daling die in 1997 werd gemeten, blijkt niet het begin van een gunstiger trend te zijn geweest maar eerder een toevallige uitschieter. Bovendien lijkt het zwaartepunt van het rijden onder invloed zich steeds meer te verplaatsen van middelbare naar jongere mannelijke bestuurders. De ongevalsrisico's van de rijders onder invloed nemen daardoor nog verder toe.

De meting van het gordelgebruik in het eerste kwartaal van 1998 is te beschouwen als een voormeting.

Ongevallen en slachtoffers

Er heeft op de 'Fryske-Diken'-wegvakken in absolute zin een lichte verbetering van de verkeersveiligheid plaatsgevonden, die niet statistisch significant is. Wel statistisch significant is het verschil tussen dit relatief stabiele beeld en de negatieve ontwikkeling van de verkeersveiligheid op de *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken, waar een aanzienlijke toename van aantal letselongevallen en slachtoffers is geconstateerd.

In het licht van de meer algemene verslechtering van de verkeersveiligheid in Friesland in de periode 1997-1998 - met name ook op de gemeentelijke wegen, en op de geselecteerde wegen zonder snelheidstoezicht - moet de lichte verbetering van de verkeersveiligheid op de 'Fryske-Diken'-wegvakken als een positief resultaat worden opgevat, dat naar alle waarschijnlijkheid te maken heeft gehad met de geïntensiveerde toezichtsinspanningen op deze wegen.

6.2. Aanbevelingen

Gebruik van beveiligingsmiddelen

Naar verwachting zal het Landelijk Beveiligingsmiddelenonderzoek onder supervisie van de Afdeling Basisgegevens van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer in voorjaar 2000 opnieuw worden uitgevoerd. Dit geeft de mogelijkheid om het gebruik van beveiligingsmiddelen in Friesland over de periode 1997-2000 te volgen en te vergelijken met de rest van Nederland.

Het verdient aanbeveling, dat de stuurgroep in januari 2000 contact opneemt met de Afdeling Basisgegevens teneinde te informeren naar de uitvoering van het onderzoek en de mogelijke vroegtijdige beschikbaarheid van de gegevens voor de evaluatie van het 'Fryske-Diken'-project.

In opdracht van het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie is in juni 1999 door de SWOV een meting van het (correcte) bromfietshelmgebruik in acht Nederlandse politieregio's uitgevoerd. Het verdient aanbeveling om deze meting in mei 2000 in Friesland te herhalen. De stuurgroep zou omstreeks januari 2000 kunnen informeren bij het Bureau Verkeershandhaving naar de uitvoering van de helmgebruikmeting in 2000 en de beschikbaarheid van de gegevens voor evaluatiedoeleinden.

Rijden onder invloed

Tussen 1995 en 1997 is het niveau van politietoezicht enigszins toegenomen, maar in 1998 niet meer. Tegelijkertijd is een verschuiving te constateren van geplande aselechte controles met grotere teams naar kleinschalige controles door surveillanceteams. Waarschijnlijk is het generaal-preventieve effect van deze laatste controlevorm minder groot.

De grootste preventieve werking is te verwachten van frequente aselechte alcoholcontroles met grotere teams, zoals binnen- en buitenlandse onderzoeken hebben aangetoond. Dergelijke controles zijn op het niveau van de basiseenheden echter moeilijk op een efficiënte wijze te organiseren vanwege de beperkte capaciteit die op dat niveau beschikbaar is. Ook in eerdere verslagen van rij- en drinkgewoontenonderzoeken in Friesland heeft de SWOV meer samenwerking binnen en tussen districten aanbevolen. Daardoor zou het mogelijk worden controleteams met een optimale omvang samen te stellen, die met een minimaal capaciteitsbeslag het hele aselechte politietoezicht in de provincie Friesland voor hun rekening zouden kunnen nemen. Als elk district hiervoor 52 mandagen capaciteit per jaar beschikbaar zou stellen, zou gemiddeld eens per twee weken een voldoende groot alcoholcontroleteam door de provincie kunnen trekken. De gehanteerde toezichtstrategie (aselect en duidelijk zichtbaar controleren op plaatsen met veel verkeersaanbod, regelmatig verplaatsen) en de afhandeling van verdachten (apart transporten-afhandelteam, gebruik van een checklist die van begin tot eind met een verdachte meegaat) zijn

daarbij in hoge mate bepalend voor de omvang van het generaal-preventieve effect. Een controleteam dat op het bureau zit, heeft immers geen enkel preventief effect.

Uit een oogpunt van efficiency verdient het voorts aanbeveling het zwaartepunt van het toezicht te leggen bij die dagen en tijdstippen van de week waarop het meest onder invloed wordt gereden en ook de meeste alcoholongevallen gebeuren. Naast de vrijdag-, zaterdag- en zondagnacht zijn dat vooral ook de vrijdag-, zaterdag- en zondagavond.

Aangezien een meerderheid van de rijders onder invloed in Friesland, net als in de rest van Nederland, uit een horecagelegenheid of sportkantine komt, is het van belang dat ook in die sfeer maatregelen worden getroffen. Speciaal vervoer per bus of taxi kan een belangrijk middel zijn om te voorkomen dat aangeschoten horecabezoekers zelf gaan rijden. Maar met name goedkoop busvervoer naar en van discotheken kan ook een schaduwzijde hebben, als het als alibi dient voor onverantwoord alcoholgebruik. Op die manier kunnen uitgaansgelegenheden een kweekvijver worden voor probleemdrinkers die later en/of elders - bij gebrek aan goedkoop alternatief vervoer - wel onder invloed achter het stuur kruipen. Daarom zijn tegelijkertijd ook maatregelen nodig in de sfeer van voorlichting over verantwoord drink- én schenkgedrag in uitgaansgelegenheden.

In het licht van de tegenstrijdige informatie die in dit onderzoek is gevonden wat betreft enerzijds het aantal uren geschreven op alcoholtoezicht en gerealiseerde processen verbaal, en anderzijds de indrukken omtrent de omvang van het gerealiseerde toezicht van politiecoördinatoren, verdient het aanbeveling om na te gaan of er een betere registratie van het alcoholtoezicht kan worden opgezet. Naar onze mening dient een goede indicator van het alcoholtoezicht in ieder geval informatie te verschaffen over het aantal weggebruikers dat daadwerkelijk op alcoholgebruik in het verkeer gecontroleerd is.

Vervolg van de evaluatie

Het project 'Fryske Diken' is inmiddels anderhalf jaar in uitvoering. Voor het vervolg van de evaluatie wordt aanbevolen dat een inzicht wordt verkregen in hoe motieven en houdingen van weggebruikers in Friesland zich hebben ontwikkeld ten opzichte van die buiten Friesland. Het Periodiek Regionaal Onderzoek verkeersveiligheid, een grootschalig enquête-onderzoek dat door bureau Traffic Test tweejaarlijks wordt uitgevoerd, verschaft de mogelijkheid om motieven en houdingen in begin 2000 te vergelijken met die in begin 1998.

In de huidige evaluatie is slechts een beperkt aantal controlewegvakken gekozen. De *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken zijn namelijk gekozen op basis van het feit dat een meetlus op deze wegvakken was aangebracht, zodat ook de snelheidsgegevens voor deze wegvakken geïnspecteerd konden worden. Het is echter niet zo dat we per se moeten beschikken over snelheidsinformatie om wegvakken als controlewegvakken in de analyse mee te nemen.

Voor het vervolg op deze evaluatie wordt het aanbevolen om meer controlewegvakken te kiezen, zodat we beschikken over meer gegevens

voor de analyse. Voor het vervolg van de evaluatie zou meer aandacht besteed moeten worden aan het in kaart brengen van de kenmerken van de 'Fryske-Diken'-wegvakken om op basis daarvan een weloverwogen, meer uitgebreide selectie van controlewegvakken te maken. Tevens lijkt het wenselijk, om binnen de gekozen controlewegvakken een nader onderscheid aan te brengen tussen wegvakken die dicht in de buurt of in het verlengde van de 'Fryske-Diken'-wegvakken liggen en wellicht door hetzelfde verkeer bereden worden, en wegvakken die ver van de 'Fryske Diken'-wegvakken af liggen en voor een groot deel ook door ander verkeer bereden worden.

Literatuur

Bentham, R. (1998). *Fryske Diken. Snelheidscontroles, gordel-, alcohol en helmcontroles*. Communicatieplan gebiedsproject 02.G-17. Aktiecentrum Naleving Verkeersregels, Soesterberg.

Boomsma, P.R. & Veen, P. van der (1998). *'Fryske Diken'. Samen met u op weg naar een verkeersveilig Fryslân: 25% minder verkeersslachtoffers in het jaar 2000*, Boomsma Communicatie en Adviesbureau, Heerenveen.

Bunk, K. (1997). *'Fryske Diken'. Een Fries verkeersveiligheidsproject. Concept-projectplan voor het project 'Fryske Diken'*, d.d. 31-10-97, Leeuwarden.

Goldenbeld, Ch. (1997). *Plan voor verkeershandhaving in Noord-Nederland. Grondslag voor een verkeershandhavingsproject in de provincies Groningen, Friesland en Drenthe op basis van samenwerking tussen politie, bestuur, Openbaar Ministerie en wegbeheerders*. A-97-15. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Leidschendam. [Vertrouwelijk]

Mathijssen, M.P.M. (1998). *Rijden onder invloed in Noord-Nederland, 1997-1998. Ontwikkeling van het alcoholgebruik door automobilisten in weekendnachten*. R-98-62. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Leidschendam.

Mulder, J.A.G. (1998). *Gebruik van beveiligingsmiddelen in 1998. Gordels, kindersitjes en hoofdsteunen in personenauto's*. R-98-44. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Leidschendam.

Noordelijke Hogeschool Leeuwarden (1998). *Draagpercentages Autogordel Friesland. Bevindingen tot en met mei 1998*. Noordelijke Hogeschool Leeuwarden.

Bijlage 1 t/m 9

1. *Overzicht wegvakken 'Fryske Diken'*
2. *Overzicht niet-'Fryske-Diken'-wegvakken*
3. *Voorbeelden van publiciteit*
4. *Onderzoeksopzet metingen gordelgebruik*
5. *Enquêteformulier politiecoördinatoren*
6. *Toelichting WPM-analyses*
7. *Tabellen met resultaten rijden onder invloed*
8. *Verkeersonveiligheid Friesland en Nederland*
9. *Verkeersonveiligheid 'Fryske Diken' en niet-'Fryske Diken'*

Bijlage 1

Overzicht wegvakken 'Fryske Diken'

Nr.	Vaknr.	Omschrijving
1	1	B.K. Damwoude-afsl. Zwaagwesteinde (N356)
2	2	afsl. Augustinusga-Rotonde Surhuisterveen (N358)
3	3+5 *	afsl. Wijnjewoude-afsl. Donkerbroek; Selmien-afsl Wijnjewoude (N381) *
4	4	afsl. Lemmer Z.-afsl Sondel (N359)
5	6 *	afsl. Makkinga-afsl. Oldeberkoop (N351) *
6	7+10	afsl Tjerwerd-Marnezijl; afsl. Workum-afsl. Tjerwerd (N359)
7	8+11 *	afsl. Oosterwolde N.-afsl Oosterwolde; afsl. Donkerbroek-afsl Oosterwolde (N381) *
8	9+19 *	afsl. Oolderbekoop-afsl. Oideholtspade; afsl. Oideholtspade-afsl A32 (N351) *
9	12+15	afsl. Beetgumermolen-afsl. Berlikum; Rotonde Marssum-afsl. Beetgumer-molen (N383)
10	13	Sneek-B.K. Jutryp (N354)
11	16	afsl Metslawier-afsl Dokkum O. (N361)
12	17	Rondweg Dokkum-afsl. Wetsergeest (N910)
13	18	afsl. A7-B.K. Gorredijk (N392)
14	20	afsl. Zwaagwesteinde-B.K. Veenwouden (N356)
15	21	Rotonde Surhuisterveen-afsl. Folgerstertaan (N358)
16	23	B.K. Buitenpost-Provinciegrens (N355)
17	24	afsl. Sumar-afsl. N31 (N356)
18	27	afsl. Balk-afsl. Oudemirdum (N359)
19	28	afsl. Hemelum-afsl. Koudum N. (N359)
20	29	Sneekerhoek-Rondweg Sneek (N354)
Per 5-09-98 vervallen wegvakken (vervangen door wegvakken met *)		
1	14	afsl. Appelscha N. -afsl. Appelscha Z. (N381)
2	22	B.K. Hurdegaryp-Quatrebras (N355)
3	25	afsl. Koostertille-afsl N355 (N369)
4	26	afsl. Oosterwolde-afsl. Appelscha N. (N381)

Tabel A. Wegvakken geselecteerd voor het project 'Fryske Diken'. Per 05-09-98 werden wegvakken in het onderste deel van de tabel (wegvaknummers 14,22,25,26) vervangen door wegvakken die eerder deel uitmaakten van het toezichtproject in Zuidoost-Fryslân (aangeduid met *).

Bijlage 2

Overzicht *niet*-'Fryske-Diken'-wegvakken

Nr.	Meetpuntnr.	Omschrijving
1	48220	Afslag Blija - Holwerd
2	22370	Sexbierum-Oosterbierum
3	26360	Tzummarum-Minnertsga
4	28490	Bolsward-Wommels Noord
5	32760	Hommerts-Woudsend
6	34310	Vrouwenparochie-St. Annaparochie
7	35500	Oosterlittens-Wieuwerd
8	37740	Spannenburg-Follega
9	41280	Hallum-Marrum
10	46720	Rotsterhaule-Defstrahuzen
11	50300	Steenendam-Rinsumageest
12	51790	Oldetrijne-Wolvega
13	59370	Quatrebras-Noardbergum
14	62662	afsl. N353- Noordwolde-afsl. N392 Gorredyk
15	63260	Ee-Engwierum
16	65280	Kollumerpomp-Kollum
17	70520	Ureterp-Voorwerk
18	78560	Haule-Haulerwijk

Tabel B. *Wegvakken met meetlus gebruikt als controlewegvakken en aangeduid als niet-'Fryske-Diken'.*



Snelheid
Alcohol
Gordels
Helmen

Fryske

Diken

**Samen met u op
weg naar een
verkeersveilig
Fryslân!**

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

20.10.98 25

FD.

Ruim 2500 bonnen voor te snel rijden

LEEWARDEN - Bij snelheidscontroles door heel Friesland zijn afgelopen week 2544 automobilisten bekeurd. De snelste overtreder reed met 156 kilometer per uur op de N381, tussen de afslag Oosterwolde-Noord en Oosterwolde. Hier is slechts 80 kilometer toegestaan.

Volgens de politie zal deze bestuurder voor de rechter moeten verschijnen. De politie overweegt voortaan motoragenten achter de snelste overtreders aan te sturen. Die kunnen de zwaarste overtreders dan direct bestraffen.

Afgelopen week controleerde de politie in totaal 47.874 bestuurders. In de eerste negen maanden van het project Fryske Diken waren dat er 1.078.247. De snelste reed bij Dearsom 185 kilometer per uur, waar 80 de limiet is.

Dit jaar zijn voor het niet dragen van de autogordel en helm al 3483 bekeuringen uitgeschreven. De meeste bekeuringen (1104) werden in Leeuwarden gegeven. Alcoholcontroles leverden dit jaar al 829 boetes op.

Bijna 1300 boetes 23.7.98

LEEWARDEN - Bij snelheidscontroles heeft de politie de afgelopen week in heel Friesland 1296 boetes uitgedeeld aan snelheidsovertreders. Bij deze controles werden deze week 29.887 automobilisten gecontroleerd. De snelster bestuurder reed met 133 kilometer per uur van Sneek naar Hommerts, een snelheidsovertreding van ruim 50 kilometer.

Invalide aangereden

Snelste reed 90 kilometer te hard

Bijna 68.000 Friese bestuurders betrapt

Leeuwarden - De Friese politie heeft in de eerste acht maanden van dit jaar bijna 68.000 boetes uitgedeeld voor te hard rijden. Ruim achthonderd automobilisten werden betrapt omdat zij te veel alcohol gedronken hadden. Bijna 3500 mensen kregen een boete omdat zij geen gordel of helm droegen.

Dat blijkt uit de jongste cijfers van de Friese politie. Het korps controleert dit jaar extra streng. Dat past in het project *Fryske Diken*, een plan om de verkeersveiligheid in de provincie te vergroten.

Begin dit jaar werd het doel gesteld om 125.000 boetes uit te delen. Het lijkt erop dat deze doelstelling bijgesteld moet worden. Als in de laatste vier maanden van dit jaar de huidige trend doorgezet wordt, komt het aantal boetes iets boven de 100.000 uit. Volgens politiewoordvoerder P. Boomsma is het nog steeds de bedoeling het aantal van 125.000 te halen.

Overigens is het achterliggende doel het aantal verkeersslachtoffers in Friesland met een kwart terug te brengen in het jaar 2000. „Het Openbaar Ministerie is ook tevreden als we dat halen, terwijl we minder boetes uitdelen”, aldus Boomsma.

Het aantal dodelijke ongevallen in Friesland varieert de afgelopen jaren sterk. In 1991 kwamen 65 mensen om het leven. In 1992 en 1993 waren dat er 46 en 47. In 1994 nam het aantal slachtoffers fors toe, naar 75. In 1995 kwamen 73 mensen om in het verkeer; in 1996 69. Vorig jaar kwamen vijftig mensen om het leven.

Er wordt ook gekeken naar het aantal gewonden. Volgens het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Friesland (ROF) is nog niet duidelijk of het aantal gewonden afneemt. Daar komt pas in de loop van volgend jaar duidelijkheid over.

Op de N381 bij Wijnjewoude wordt het snelst gereden, blijkt uit de cijfers. Daar liepen 4820 automobilisten tegen de lamp. Ook bij Jutrijp, op de N354, werd vaak geflitst. Daar kregen 4077 bestuurders een boete. Ook bij Dearsom rijden automobilisten vaak te hard. 3166 bestuurders kregen er de eerste acht maanden van dit jaar een bekeuring.

Bij Dearsom werd ook de hardst rijdende bestuurder betrapt. Hij reed daar 185 kilometer per uur: 105 kilometer harder dan is toegestaan. Dergelijke overtredingen zijn dermate ernstig dat de automobilist voor de rechter moet verschijnen.

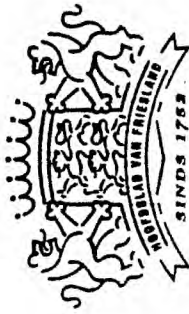
Ook bij Oldeberkoop maakte een automobilist het bont. Hij reed daar 170 kilometer per uur, waar tachtig is toegestaan. Bij Zwaagwesteinde scheurde een bestuurder met 153 kilometer per uur langs de controlewagen van de politie. Dat is 73 kilometer te hard.

De politie controleert ook strenger op alcohol in het verkeer. Tot nu toe zijn 829 boetes uitgedeeld. Een relatief groot deel van de bestuurders (189) werd in Leeuwarden betrapt. In Smallingerland bleek bij 104 bestuurders dat zij te veel gedronken hadden om te mogen rijden.

REGIO

WOENSDAG 24 JUNI 1998

LEEWARDER COURANT



Milit
apot
naar

Vlagg
levert
berisping op



Hoger waterpeil
enkel nadelig
voor boeren

9 1

De tuin
als grote
verleider

21

In half jaar 36.000 extra bekeuringen

LEEWARDEN - In zes maanden zijn er in Friesland 36.205 automobilisten bekeurd voor te snel rijden op 28 speciaal geselecteerde wegen. Het project, dat de naam Fryske Diken draagt, moet ertoe bijdragen dat het het aantal verkeersslachtoffers in 2000 een kwart lager ligt ten opzichte van 1986.

Dat doel zou in 2000 moeten worden gehaald. Friesland is de eerste provincie in Nederland die nu al aan het criterium voor 2000 voldoet. Dat is met name te danken aan de inspanningen van gemeenten om hun wegen veiliger te maken.

Op de uitgekozen weggedeeltes zijn van de 60.000 voorgenomen extra snelheidsbekeuringen er inmiddels al ruim 36.000 zijn uitgedeeld. Op verschillende plaatsen op andere wegen werden nog eens 10.507 te snelle rijders gesnapt. In totaal zijn er 705.804

automobilisten gecontroleerd.

In het afgelopen half jaar zijn de meeste snelheidsbekeuringen tussen Selmien en de afslag Wijnjewoude, uitgedeeld. De snelste automobilist reed daar 150 waar 80 de limiet is. Op de weg tussen Buitenpost en de grens met Groningen (N355) werden 3.068 te snelle rijders bekeurd. De snelste reed daar 151 kilometer per uur.

De actie heeft volgens een voor-

zichtige schatting Justitie nu al een kleine f 2,5 miljoen extra opgeleverd. Justitie sponsort het tweejarijg project voor in totaal f 1,8 miljoen.

In het laatste half jaar zijn 601 verkeersdeelnemers op de bon gegaan omdat zij in benevelde toestand aan het verkeer deelnamen. Het streefgetal voor die categorie 'verkeersdeelnemers' is tweehonderd extra bekeuringen uit te schrijven. Het moeten er uiteindelijk 1800 worden.

Koploper in het aantal alcohol-

bekeuringen is Leeuwarden met 147 boetes. Leeuwarden wordt op afstand gevolgd door Smalingerland (70 bekeuringen) en Heerenveen (39 bekeuringen).

Voor het rijden zonder helm of het niet dragen van de autogordel moeten er in totaal r nd de zesduizend bekeuringen worden uitgedeeld. De politie zit al op een aantal van 2.583. In 1772 keer was dat voor het niet dragen van de autogordel, in 811 keer voor het niet dragen van de helm.

Snelheidscontroles

LEEWARDEN - De Politie Friesland houdt in het kader van de actie Fryske Diken maandag een snelheidscontrole op de Skieding tussen de rotonde Surhuisterveen en de afslag Foltersterloane. Dinsdag wordt er gecontroleerd op de Sudergoawei tussen de afslag Balk en de afslag Oudemirdum en woensdag op de Lauwersseewei tussen Dokkum en Metslawier.

In de laatste week van het jaar wordt op maandag 28 december gecontroleerd op de Snitserdyk tussen Sneek en de A32, op 29 december op de Buttinga tussen Oosterwolde en Makkinga en op 30 december op de Lauwersseewei tussen Dokkum en Metslawier. Naast de aangekondigde controles kunnen ook op andere wegen snelheidscontroles worden gehouden.

RC 19-12-98

Snelheidscontroles

LEEWARDEN - De politie heeft vorige week bij snelheidscontroles in het kader van het project Fryske Diken 282 hardrijders bekeurd. Er werden in totaal 867 voertuigen gecontroleerd. De hoogste snelheid werd gemeten tussen Nijeberkoop en Oldeberkoop, waar een bestuurder 133 kilometer per uur reed, terwijl er slechts 80 is toegestaan.

Snelheidscontroles

LEEWARDEN - De politie houdt vandaag een snelheidscontrole op De Skieding (Surhuisterveen-Houtigehage) in het kader van de actie Fryske Diken. Maandag wordt gecontroleerd op de Sudergoawei (Vorkum-Tjerkwerd) en een dag later op de Westergoawei (Balk-Oudemirdum). Naast de aangekondigde controles kunnen ook op andere wegen snelheidscontroles worden gehouden.

RC 9.1.99

Hij miste in het voorstel van het dagelijks bestuur aandacht voor die groepen. RC 18.12.98

Politie bekeurd 697 snelheidsovertreders

LEEWARDEN - In het kader van het project Fryske Diken heeft de politie vorige week 697 snelheidsovertreders bekeurd. In totaal werden 20.562 automobilisten op diverse wegen in de provincie gecontroleerd.

De snelste verbalisant werd gesignaleerd op de weg tussen Oosterwolde en Makkinga. Hij reed 128 kilometer per uur op de weg waar 80 toegestaan is.

Vrouw breekt heup

Snelheidscontroles

LEEWARDEN - De Politie Friesland houdt in het kader van de actie Fryske Diken vandaag een snelheidscontrole op de Snitserdyk (Sneekerhoek-rondweg Sneek). Dinsdag wordt gecontroleerd op de Sudergoawei (Workum-Tjerkwerd) en een dag later op De Skieding (Surhuisterveen-Houtigehage).

FRI. en o dak Tolh. ment ruimt zaal. Het

Boetes hardrijders

LEEWARDEN - De politie heeft vorige week 857 bekeuringen uitgeschreven aan automobilisten die te hard reden. In totaal werden 22.860 bestuurder gecontroleerd in het kader van het project Fryske Diken, waarbij de politie door heel Friesland controleert op snelheid. De snelste bekeurde bestuurder reed tussen Surhuisterveen en Houtigehage 164 kilometer per uur, ruim twee keer zo snel als is toegestaan.

I g v o v d A t v s c a l g e m

Bekeuring voor 1064 snelheidsovertreders

LEEWARDEN - De politie heeft vorige week in het kader van het snelheidscontroleproject Fryske Diken 1064 boetes uitgedeeld. In totaal passeerden 28.468 voertuigen de radar. De snelste twee automobilisten reden elk 133 kilometer per uur over respectievelijk de wegen Oldberkoop/Nijeholtpade en Marssum/Beetgumermolen, terwijl de maximumsnelheid daar 80 kilometer per uur is.

Boetes hardrijders

LEEWARDEN - De politie heeft vorige week bij verkeerscontroles 1277 boetes uitgedeeld. De politie controleerde 28.317 automobilisten in het kader van het verkeersproject Fryske Diken. De snelste reed 132 kilometer per uur tussen Buitenpost en Surhuizum, waar 80 is toegestaan.

RC 27.12.1998

digheden.

Fryske Diken levert 1400 overtredders op

LEEWARDEN - Het project Fryske Diken heeft vorige week 1400 snelheidsovertreders opgeleverd. De politie controleerde op verschillende wegen in Friesland in totaal 27.146 weggebruikers. De snelste chauffeur werd op de N351 tussen Oldeberkoop en Oldeholtpade betrapt. Hij reed 134 kilometer per uur in plaats van de toegestane 80 kilometer.

Duit school...

Daling ongevallen in Kop van Overijssel

STEENWIJK - De daling van het aantal verkeersslachtoffers in de kop van Overijssel lijkt zich door te zetten. De projectgroep Duurzaam Veilig in de Kop van Overijssel kwam deze week met cijfers over de eerste zes maanden van 1998. In die periode vielen er 80 gewonden, van wie 22 naar het ziekenhuis moesten.

Voor heel 1998 gaat de projectgroep gemakshalve uit van een verdubbeling van die aantallen. Dan steken de cijfers gunstig af tegen die over 1997, toen er 202 gewonden vielen, van wie er 61 in het ziekenhuis moesten worden opgenomen. De projectgroep schrijft de daling onder andere toe aan de scherpere snelheidscontroles van de politie.

RC 31.12.98

RC 23.1.99

Bijlage 4**Onderzoeksopzet metingen gordelgebruik**

Kenmerk	Landelijk Beveiligingsmiddelenonderzoek	Hogeschool Leeuwarden
Aantal locaties	Vier: Sneek, Quatrebras en Leeuwarden (2x)	24 bibeko (22 gemeenten.); 8 bubeko (6 gemeenten)
Wegcategorieën	1 autosnelweg; 1 autoweg; 1 weg gemengd verkeer bibeko; 1 weg lokaal verkeer bibeko	Geen nadere omschrijving typen wegen
Maand	maart/april	februari of mei
Dagen meting	donderdag, vrijdag, zaterdag en zondag	dinsdag en donderdag
Tijdstip meting	07.00-09.00 u.; 09.15-11.15 u.; 13.15-15.15 u.; 15.30-17.30 u.	ochtendspits: 8.00-9.30 u
N bestuurders bibeko	ca. 900-1200 bestuurders personenauto's	ca. 3000-4000 automobilisten
N bestuurders bubeko	ca. 1100-1500 bestuurders personenauto's	ca. 2500-3300 automobilisten
N voorpassagiers bibeko	ca. 500-600 voorpassagiers personenauto's	ca. 600-800 voorpassagiers
N voorpassagiers bubeko	ca. 300-400 voorpassagiers personenauto's	ca. 500-600 voorpassagiers

Tabel C. *Onderzoekskenmerken van het Landelijk Beveiligingsmiddelenonderzoek (Mulder, 1998) en het onderzoek van de Hogeschool Leeuwarden (1998) inzake het gordelgebruik.*

Onderzoeksgebied:**Inwonertal:****Contactpersoon:**

A. *Kunt u globaal aangeven, hoe het politietoezicht op alcoholgebruik in het verkeer zich in 1998 heeft ontwikkeld (ten opzichte van 1997):*

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|
| <input type="radio"/> toegenomen met | <input type="radio"/> minder dan 50% |
| | <input type="radio"/> 50-100% |
| | <input type="radio"/> meer dan 100% |
| <input type="radio"/> afgenomen met | <input type="radio"/> minder dan 50% |
| | <input type="radio"/> 50-100% |
| | <input type="radio"/> gelijk gebleven |

B. *Zijn in 1998 in uw onderzoeksgebied de volgende soorten alcoholcontrole uitgevoerd:*

1. geplande **aselecte** controles met grotere teams:

- ja, namelijk (aantal)
- nee

2. **aselecte** controles tijdens de surveillance:

- ja, (bijna) dagelijks
- ja, incidenteel
- nee

3. alcoholcontrole **bij ongevallen**:

- ja, systematisch
- ja, incidenteel (alleen bij verdenking)
- nee

WPM-analyse biedt de mogelijkheid niet alleen de samenhang tussen twee variabelen (bijvoorbeeld 'jaar * BAG') te toetsen, maar ook die tussen drie of vier variabelen (bijvoorbeeld 'jaar * geslacht * leeftijd * BAG').

Elke variabele is opgedeeld in een beperkt aantal klassen. Ten behoeve van de analyse worden de klassen steeds in twee groepen onderverdeeld (gedichotomiseerd). Per variabele is het aantal opdelingen gelijk aan het aantal klassen minus 1. De klasse(n) met een positief teken wordt/worden steeds vergeleken met de klasse(n) met een negatief teken. Klassen met de waarde 0 worden niet meer in de analyse betrokken.

Bij een variabele als 'geslacht' (twee klassen) is er slechts één vergelijking mogelijk, namelijk tussen mannen en vrouwen. De 'designmatrix' voor de analyse is dan: 1 -1.

De variabele 'leeftijd' is in vier klassen ingedeeld. De designmatrix bevat drie vergelijkingen. Welke dat zijn, hangt af van de vooraf - al dan niet expliciet - geformuleerde hypothesen. In dit geval is op grond van bevindingen in de rest van Nederland gekozen voor de volgende 'design-matrix':

1	-1	-1	1	(jongeren en ouderen versus de middengroepen)
1	0	0	1	(jongeren versus ouderen)
0	1	-1	0	(de groep van 25-35 versus de groep van 35-50 jaar)

Of er significante verschillen in de BAG-verdeling naar geslacht enzovoort bestaan, blijkt uit de chi-kwadraatwaarde die uit de analyse volgt, in combinatie met het bijbehorende aantal vrijheidsgraden (df).

De bijdrage van de verschillende klassen aan een eventueel significant effect blijkt uit de standaardscore (= Z-waarde) per deelanalyse.

Het is mogelijk, dat uit een analyse volgt dat er in het geheel genomen geen significante verschillen zijn in de BAG-verdeling naar een bepaald kenmerk (bijvoorbeeld geslacht), maar dat er wel sprake is van een significant speciaal effect (bijvoorbeeld: onder de mannen komen verhoudingsgewijs meer zware overtreeders voor dan onder de vrouwen).

In het kader van het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Friesland is tweezijdig getoetst op 5%-niveau: voor een significant effect moet de χ^2 -waarde groter zijn dan 3.84 bij één vrijheidsgraad; de Z-waarde moet groter zijn dan 1.96.

Bijlage 7

Tabellen met resultaten rijden onder invloed

- 1a. *Alcoholgebruik naar weekendnacht in 1997*
- 1b. *Alcoholgebruik naar weekendnacht in 1998*

- 2a. *Alcoholgebruik naar weekendnacht en gebied in 1997*
- 2b. *Alcoholgebruik naar weekendnacht en gebied in 1998*

- 3a. *Alcoholgebruik naar weekendnacht en tijdstip in 1997*
- 3b. *Alcoholgebruik naar weekendnacht en tijdstip in 1998*

- 4a. *Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd in 1997*
- 4b. *Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd in 1998*

- 5a. *Herkomst van overtreders naar BAG-klasse in 1997*
- 5b. *Herkomst van overtreders naar BAG-klasse in 1998*

Weekendnacht	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
Vrijdag	675	7,1%	2,1%	0,4%	0,6%	3,1%
Zaterdag	567	6,2%	2,1%	1,1%	0,4%	3,5%
Totaal	1313	6,7%	2,1%	0,7%	0,5%	3,3%

Tabel 1a. Alcoholgebruik naar weekendnacht, 1997.

Weekendnacht en gebied	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Vrijdag</i>						
Leeuwarden	300	8,0%	2,7%	0,7%	0,7%	4,0%
Drachten	239	6,7%	1,7%	0,4%	--	4,0%
Dokkum e.o.	136	5,9%	1,5%	--	1,5%	2,9%
Totaal	675	7,1%	2,1%	0,4%	0,6%	3,1%
<i>Zaterdag</i>						
Bolsward e.o.	130	3,8%	3,1%	1,5%	--	4,6%
Sneek	277	8,7%	1,1%	1,1%	0,7%	2,9%
Heerenveen	160	3,8%	3,1%	0,6%	--	3,8%
Totaal	567	6,2%	2,1%	1,1%	0,4%	3,5%

Tabel 2a. Alcoholgebruik naar weekendnacht en onderzoeksgebied, 1997.

Weekendnacht	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
Vrijdag	717	5,9%	2,5%	2,5%	0,7%	5,7%
Zaterdag	937	5,4%	1,3%	1,3%	0,6%	3,2%
Totaal	1654	5,6%	1,8%	1,8%	0,7%	4,3%

Tabel 1b. Alcoholgebruik naar weekendnacht, 1998.

Weekendnacht en gebied	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Vrijdag</i>						
Leeuwarden	278	7,2%	2,9%	3,6%	0,7%	7,2%
Drachten	284	4,2%	2,1%	1,1%	1,1%	4,2%
Dokkum e.o.	155	6,5%	2,6%	3,2%	--	5,8%
Totaal	717	5,9%	2,5%	2,5%	0,7%	5,7%
<i>Zaterdag</i>						
Harlingen/Franeker	183	3,8%	--	0,5%	--	0,5%
Sneek	456	4,6%	1,3%	1,5%	0,7%	3,5%
Heerenveen	298	7,7%	2,0%	1,3%	1,0%	4,4%
Totaal	937	5,4%	1,3%	1,3%	0,6%	3,2%

Tabel 2b. Alcoholgebruik naar weekendnacht en onderzoeksgebied, 1998.

Weekendnacht en tijdstip	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Vrijdag</i>						
22-24 uur	363	6,6%	1,4%	--	0,3%	1,7%
00-02 uur	238	8,0%	2,9%	0,4%	0,4%	3,8%
02-04 uur	74	6,8%	2,7%	2,7%	2,7%	8,1%
Totaal	675	7,1%	2,1%	0,4%	0,6%	3,1%
<i>Zaterdag</i>						
22-24 uur	290	6,6%	1,4%	1,0%	--	2,4%
00-02 uur	144	9,0%	2,8%	1,4%	0,7%	4,9%
02-04 uur	133	2,3%	3,0%	0,8%	0,8%	4,5%
Totaal	567	6,2%	2,1%	1,1%	0,4%	3,5%

Tabel 3a. Alcoholgebruik naar weekendnacht en tijdstip, 1997.

Geslacht en leeftijd	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Mannen</i>						
18-24 jr	188	5,9%	2,1%	1,1%	0,5%	3,7%
25-34 jr	278	8,6%	3,2%	0,7%	1,8%	5,8%
35-49 jr	257	10,9%	2,3%	1,2%	--	3,5%
50 jr e.o.	190	6,3%	1,6%	1,1%	--	2,6%
Totaal	913	8,2%	2,4%	1,0%	0,7%	4,1%
<i>Vrouwen</i>						
18-24 jr	77	1,3%	--	--	--	--
25-34 jr	87	1,1%	3,4%	--	--	3,4%
35-49 jr	122	3,3%	0,8%	--	--	0,8%
50 jr e.o.	43	4,7%	--	--	--	--
Totaal	329	2,4%	1,2%	--	--	1,2%

Tabel 4a. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd, 1997.

Weekendnacht en tijdstip	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Vrijdag</i>						
22-24 uur	431	4,9%	0,7%	0,7%	--	1,4%
00-02 uur	181	7,2%	6,6%	2,2%	1,1%	9,9%
02-04 uur	105	7,6%	2,9%	10,5%	2,9%	16,2%
Totaal	717	5,9%	2,5%	2,5%	0,7%	5,7%
<i>Zaterdag</i>						
22-24 uur	432	5,3%	0,9%	1,4%	0,5%	2,8%
00-02 uur	272	5,9%	1,5%	1,1%	0,4%	2,9%
02-04 uur	233	5,2%	1,7%	1,3%	1,3%	4,3%
Totaal	937	5,4%	1,3%	1,3%	0,6%	3,2%

Tabel 3b. Alcoholgebruik naar weekendnacht en tijdstip, 1998.

Geslacht en leeftijd	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Mannen</i>						
18-24 jr	261	5,7%	1,9%	2,3%	0,4%	4,6%
25-34 jr	352	7,4%	3,7%	3,7%	1,7%	9,1%
35-49 jr	321	5,6%	2,2%	2,2%	0,9%	5,3%
50 jr e.o.	234	5,1%	1,7%	--	--	1,7%
Totaal	1168	6,1%	2,5%	2,2%	0,9%	5,6%
<i>Vrouwen</i>						
18-24 jr	109	3,7%	--	--	--	--
25-34 jr	173	2,3%	--	1,2%	--	1,2%
35-49 jr	141	7,8%	0,7%	1,4%	0,7%	2,8%
50 jr e.o.	63	4,8%	--	--	--	--
Totaal	486	4,5%	0,2%	0,8%	0,2%	1,2%

Tabel 4b. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd, 1998.

BAG-‰	N	Herkomst				
		Horeca	Sport- kantine	Bezoek/ feestje	Werk/ thuis	Anders/ onbekend
0,7-0,8	6	50%	33%	17%	--	--
0,8-1,3	9	67%	--	11%	11%	11%
≥ 1,3	6	67%	--	17%	17%	--
Totaal	21	62%	10%	14%	10%	5%

Tabel 5a. *Herkomst van overtreders naar BAG-klasse, 1997.*

BAG-‰	N	Herkomst				
		Horeca	Sport- kantine	Bezoek/ feestje	Werk/ thuis	Anders/ onbekend
0,7-0,8	7	29%	--	43%	29%	--
0,8-1,3	30	53%	3%	20%	10%	13%
≥ 1,3	11	91%	--	--	9%	--
Totaal	48	58%	2%	19%	13%	8%

Tabel 5b. *Herkomst van overtreeders naar BAG-klasse, 1998.*

Bijlage 8

Verkeersonveiligheid Friesland en Nederland

	Friesland						Rest van Nederland					
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Letseloneg. (dood/zkh/licht); wegen provincie	189	246	208	183	178	168	3511	3732	3899	3861	3865	3286
Letseloneg. (dood/zkh); wegen provincie	86	119	82	85	87	75	1966	1992	1940	1960	1970	1542
Letseloneg. (dood/zkh); wegen gemeente	240	270	254	255	205	247	7695	7852	7799	7822	7653	8017
Slachtoff. (dood/zkh/licht); 60-90 km/uur-wegen	518	623	574	548	491	580	12683	13206	13582	12886	13235	12705
Slachtoff. (dood+zkh); wegen provincie; tegenpartij auto, bestel, bus of vrachtwagen	85	102	50	63	79	69	1709	1642	1567	1539	1576	1251
Slachtoff. (dood+zkh+licht); wegen provincie; vervoermid- del auto, bestel, bus of vracht; tegenpartij obstakel/eenzijdig	184	236	185	163	186	161	4828	4903	4969	4689	4786	3787
Slachtoff. (dood+zkh+licht), wegen gemeente; vervoermid- del auto, bestel, bus of vracht; tegenpartij obstakel/eenzijdig	61	78	62	62	37	62	1079	1131	1127	1179	1099	904
Slachtoff. (dood+zkh+licht); wegen gem./prov. 60-90 km/uur; vervoermiddel auto, bestel, bus of vracht; tegenpartij obstakel/eenzijdig	145	149	149	136	100	124	3335	3176	3386	3238	3002	3276
Slachtoff. (dood+zkh+licht); wegen gem./prov. 60-90 km/uur; vervoermiddel auto, bestel, bus of vracht; tegenpartij obstakel/eenzijdig	138	176	157	142	101	143	2509	2564	2543	2569	2381	2337

Tabel D. Ontwikkeling in ongevallen- en slachtoffercijfers in Friesland en in de rest van Nederland.
Bron: Adviesdienst Verkeer en Vervoer/Afdeling Basisgegevens.

Bijlage 9

Verkeersonveiligheid 'Fryske Diken' en niet- 'Fryske Diken'

	'Fryske-Diken'-wegen						niet-'Fryske-Diken'-wegen					
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Totaal aantal letselongevallen	53	71	82	69	54	52	27	35	22	32	16	25
Letselongevallen met auto / bus/ zwaar verkeer als betrokkene *	50	64	71	54	50	46	24	32	21	26	12	25
Letselongevallen met uitsluiting van wegvakken 14, 22, 25, 26	47	65	68	64	47	50	-	-	-	-	-	-
Totaal aantal verkeersdoden	11	8	10	14	4	4	3	3	2	2	3	0
Totaal aantal ziekenhuisgewonden	68	102	93	90	77	68	30	42	27	41	15	36
Verkeersdoden bij *-ongevallen	10	7	8	14	3	4	2	3	2	2	1	0
Ziekenhuisgewonden bij *-ongevallen	66	94	84	71	73	62	28	39	24	34	13	36

Tabel E. *Ontwikkeling in ongevallen- en slachtoffercijfers op wegen geselecteerd voor 'Fryske Diken' en op controlewegen: niet-'Fryske Diken'-wegen. Alle cijfers betreffen de periode 6 februari t/m 31 december van het betreffende jaar.*

A) TABEL BEBOUW x JAAR (LETSELONGEVALLLEN ALLE 'Fryske-Diken'-WEGVAKKEN - ONGEVALSPERIODE 6FEB-31 DEC)

		BEBOUW(Binnen/buiten bebouwde kom)						JAAR(Jaar ongeval)
Frequency	Percent							
Row Pct	Col Pct	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Total
1 Binnen	3	0	1	3	1	1	9	
	0.79	0.00	0.26	0.79	0.26	0.26	2.36	
	33.33	0.00	11.11	33.33	11.11	11.11		
	5.66	0.00	1.22	4.35	1.85	1.92		
2 Buiten	50	71	81	66	53	51	372	
	13.12	18.64	21.26	17.32	13.91	13.39	97.64	
	13.44	19.09	21.77	17.74	14.25	13.71		
	94.34	100.00	98.78	95.65	98.15	98.08		
Total	53	71	82	69	54	52	381	
	13.91	18.64	21.52	18.11	14.17	13.65	100.00	

B) TABEL BEBOUW x JAAR (LETSELONGEVALLLEN 'Fryske-Diken'-WEGVAKKEN - ONGEVALSPERIODE 6FEBR-31 DEC - MET UITSLUITING WEGVAKKEN 14, 22, 25, 26 DIE VANAF 5-9-98 NIET MEER GECONTROLEERD WERDEN)

		BEBOUW(Binnen/buiten bebouwde kom)						JAAR(Jaar ongeval)
Frequency	Percent							
Row Pct	Col Pct	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Total
1 Binnen	3	0	0	2	1	1	7	
	0.88	0.00	0.00	0.59	0.29	0.29	2.05	
	42.86	0.00	0.00	28.57	14.29	14.29		
	6.38	0.00	0.00	3.13	2.13	2.00		
2 Buiten	44	65	68	62	46	49	334	
	12.90	19.06	19.94	18.18	13.49	14.37	97.95	
	13.17	19.46	20.36	18.56	13.77	14.67		
	93.62	100.00	100.00	96.88	97.87	98.00		
Total	47	65	68	64	47	50	341	
	13.78	19.06	19.94	18.77	13.78	14.66	100.00	

C) TABEL OF BEBOUW x JAAR (LETSELONGEVALLLEN 'Fryske-Diken'-WEGVAKKEN -
ONGEVALSPERIODE 6FEB-31DEC - SELECTIE ONGEVALLEN MET AUTO, BESTELAUTO, BUS OF
VRACHTAUTO ALS ONGEVALSBETROKKENE)

BEBOUW(Binnen/buiten bebouwde kom)		JAAR(Jaar ongeval)						
Frequency	Percent	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Total
Row Pct	Col Pct							
1 Binnen	3	0	1	1	0	1	6	
	0.90	0.00	0.30	0.30	0.00	0.30	1.79	
	50.00	0.00	16.67	16.67	0.00	16.67		
	6.00	0.00	1.41	1.85	0.00	2.17		
2 Buiten	47	64	70	53	50	45	329	
	14.03	19.10	20.90	15.82	14.93	13.43	98.21	
	14.29	19.45	21.28	16.11	15.20	13.68		
	94.00	100.00	98.59	98.15	100.00	97.83		
Total	50	64	71	54	50	46	335	
	14.93	19.10	21.19	16.12	14.93	13.73	100.00	

D) TABEL OF BEBOUW x JAAR (LETSELONGEVALLLEN NIET-'Fryske-Diken'-WEGVAKKEN -
ONGEVALSPERIODE 6 FEBR-31 DEC)

BEBOUW(Binnen/buiten bebouwde kom)		JAAR(Jaar ongeval)						
Frequency	Percent	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Total
Row Pct	Col Pct							
1 Binnen	1	3	0	1	0	1	6	
	0.64	1.91	0.00	0.64	0.00	0.64	3.82	
	16.67	50.00	0.00	16.67	0.00	16.67		
	3.70	8.57	0.00	3.13	0.00	4.00		
2 Buiten	26	32	22	31	16	24	151	
	16.56	20.38	14.01	19.75	10.19	15.29	96.18	
	17.22	21.19	14.57	20.53	10.60	15.89		
	96.30	91.43	100.00	96.88	100.00	96.00		
Total	27	35	22	32	16	25	157	
	17.20	22.29	14.01	20.38	10.19	15.92	100.00	

E) TABEL BEBOUW x JAAR (LETSELONGEVALLLEN NIET-'Fryske-Diken'-WEGVAKKEN - ONGEVALSPERIODE 6 FEB-31 DEC - SELECTIE ONGEVALLLEN MET AUTO, BESTELAUTO, BUS OF VRACHTAUTO ALS ONGEVALSBETROKKENEN)

BEBOUW(Binnen/buiten bebouwde kom)		JAAR(Jaar ongeval)						
Frequency	Percent	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Total
Row Pct	Col Pct							
1 Binnen		1	3	0	0	0	1	5
		0.71	2.14	0.00	0.00	0.00	0.71	3.57
		20.00	60.00	0.00	0.00	0.00	20.00	
		4.17	9.38	0.00	0.00	0.00	4.00	
2 Buiten		23	29	21	26	12	24	135
		16.43	20.71	15.00	18.57	8.57	17.14	96.43
		17.04	21.48	15.56	19.26	8.89	17.78	
		95.83	90.63	100.00	100.00	100.00	96.00	
Total		24	32	21	26	12	25	140
		17.14	22.86	15.00	18.57	8.57	17.86	100.00

F) TOETSING STATISTISCHE SIGNIFICANTIE VERSCHIL ONTWIKKELING ONGEVALLLEN OP 'Fryske-Diken'-WEGVAKKEN EN NIET-'Fryske-Diken'-WEGVAKKEN (ONGEVALLLEN WAARBIJ AUTO, BESTELAUTO, VRACHTAUTO OF BUS BETROKKEN ZIJN GEWEEST)

TABEL JAAR x TYPE WEG

JAAR	WEG		Total
Frequency	Fryske Diken wegvak	Niet-Fryske Diken Wegvakken	
Percent			
Row Pct			
Col Pct			
97	50	12	62
	37.59	9.02	46.62
	80.65	19.35	
	52.08	32.43	
98	46	25	71
	34.59	18.80	53.38
	64.79	35.21	
	47.92	67.57	
Total	96	37	133
	72.18	27.82	100.00

STATISTICS FOR TABLE OF JAAR BY WEG

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	1	4.144	0.042
Likelihood Ratio Chi-Square	1	4.224	0.040
Continuity Adj. Chi-Square	1	3.392	0.066
Mantel-Haenszel Chi-Square	1	4.113	0.043
Fisher's Exact Test (Left)			0.988
(Right)			0.032
(2-Tail)			0.053
Phi Coefficient		0.177	
Contingency Coefficient		0.174	
Cramer's V		0.177	

Sample Size = 133

G) TOETSING STATISTISCHE SIGNIFICANTIE VERSCHIL ONTWIKKELING SLACHTOFFERS (DDOD/ZIEKENHUISOPNAME) OP 'Fryske-Diken'-WEGVAKKEN EN NIET-'Fryske-Diken'-WEGVAKKEN (ONGEVALLLEN WAARBIJ AUTO, BESTELAUTO, VRACHTAUTO OF BUS BETROKKEN ZIJN GEWEEST)

TABEL JAAR x TYPE WEG
JAAR WEG

Frequency	Fryske	Niet-Fryske	
Percent	Diken	Diken	
Row Pct	wegvak	wegvakken	
Col Pct			Total
97	76	14	90
	39.58	7.29	46.88
	84.44	15.56	
	53.52	28.00	
98	66	36	102
	34.38	18.75	53.13
	64.71	35.29	
	46.48	72.00	
Total	142	50	192
	73.96	26.04	100.00

STATISTICS FOR TABLE OF JAAR BY WEG

Statistic	DF	Value	Prob
Chi-Square	1	9.672	0.002
Likelihood Ratio Chi-Square	1	9.974	0.002
Continuity Adj. Chi-Square	1	8.674	0.003
Mantel-Haenszel Chi-Square	1	9.622	0.002
Fisher's Exact Test (Left)			1.000
(Right)			1.43E-03
(2-Tail)			2.80E-03
Phi Coefficient		0.224	
Contingency Coefficient		0.219	
Cramer's V		0.224	

Sample Size = 192

H) TABEL JAAR x AARDONG 'Fryske-Diken'-WEGVAKKEN (LETSELONGEVALLLEN 'Fryske-Diken'-WEGVAKKEN - ONGEVALSPERIODE 6FEB-31DEC - SELECTIE ONGEVALLLEN MET AUTO, BESTELAUTO, BUS OF VRACHTAUTO ALS ONGEVALSBETROKKENE)

JAAR(Jaar ongeval)		AARDONG(Aard ongeval)					
Frequency	Percent	1 voetga	2 gepark	3 dier	4 vast v	5 ander	Total
Row Pct	Col Pct	nger	eerd		oorw.	voorw.	
1993	0	0	0	0	7	0	50
	0.00	0.00	0.00	0.00	2.09	0.00	14.93
	0.00	0.00	0.00	0.00	14.00	0.00	
	0.00	0.00	0.00	0.00	16.28	0.00	
1994	3	0	0	0	7	0	64
	0.90	0.00	0.00	0.00	2.09	0.00	19.10
	4.69	0.00	0.00	0.00	10.94	0.00	
	33.33	0.00	0.00	0.00	16.28	0.00	
1995	4	0	1	11	0	71	
	1.19	0.00	0.30	3.28	0.00	21.19	
	5.63	0.00	1.41	15.49	0.00		
	44.44	0.00	100.00	25.58	0.00		
1996	2	0	0	4	1	54	
	0.60	0.00	0.00	1.19	0.30	16.12	
	3.70	0.00	0.00	7.41	1.85		
	22.22	0.00	0.00	9.30	100.00		
1997	0	1	0	6	0	50	
	0.00	0.30	0.00	1.79	0.00	14.93	
	0.00	2.00	0.00	12.00	0.00		
	0.00	50.00	0.00	13.95	0.00		
1998	0	1	0	8	0	46	
	0.00	0.30	0.00	2.39	0.00	13.73	
	0.00	2.17	0.00	17.39	0.00		
	0.00	50.00	0.00	18.60	0.00		
Total	9	2	1	43	1	335	
	2.69	0.60	0.30	12.84	0.30	100.00	

(Continued)

VERVOLG TABEL JAAR x AARDONG 'Fryske-Diken'-WEGVAKKEN (LETSELONGEVALLLEN 'Fryske-Diken'-WEGVAKKEN - ONGEVALSPERIODE 6FEB-31DEC - SELECTIE ONGEVALLLEN MET AUTO, BESTELAUTO, BUS OF VRACHTAUTO ALS ONGEVALSBETROKKENE)

JAAR(Jaar ongeval)	AARDONG(Aard ongeval)				Total
Frequency	6 fronta	7 flank	8 kop/st	9 eenzij	
Percent	al		aart	dig	
Row Pct					
Col Pct					
1993	10	21	4	8	50
	2.99	6.27	1.19	2.39	14.93
	20.00	42.00	8.00	16.00	
	23.26	15.67	7.84	15.69	
1994	9	21	11	13	64
	2.69	6.27	3.28	3.88	19.10
	14.06	32.81	17.19	20.31	
	20.93	15.67	21.57	25.49	
1995	7	22	18	8	71
	2.09	6.57	5.37	2.39	21.19
	9.86	30.99	25.35	11.27	
	16.28	16.42	35.29	15.69	
1996	4	20	11	12	54
	1.19	5.97	3.28	3.58	16.12
	7.41	37.04	20.37	22.22	
	9.30	14.93	21.57	23.53	
1997	6	26	4	7	50
	1.79	7.76	1.19	2.09	14.93
	12.00	52.00	8.00	14.00	
	13.95	19.40	7.84	13.73	
1998	7	24	3	3	46
	2.09	7.16	0.90	0.90	13.73
	15.22	52.17	6.52	6.52	
	16.28	17.91	5.88	5.88	
Total	43	134	51	51	335
	12.84	40.00	15.22	15.22	100.00

I) TABEL JAAR x AARDONG (LETSELONGEVALLLEN NIET-'Fryske-Diken'-WEGVAKKEN -
ONGEVALSPERIODE 6 FEB-31 DEC - SELECTIE ONGEVALLLEN MET AUTO, BESTELAUTO, BUS OF
VRACHTAUTO ALS ONGEVALSBETROKKENEN)

	JAAR(Jaar ongeval)				AARDONG(Aard ongeval)				
Frequency									
Percent									
Row Pct									
Col Pct	1 voetga	2 gepark	4 vast v	5 ander	Total				
	nger	eerd	oorw.	voorw.					
1993	0	0	5	0	24				
	0.00	0.00	3.57	0.00	17.14				
	0.00	0.00	20.83	0.00					
	0.00	0.00	23.81	0.00					
1994	2	0	4	0	32				
	1.43	0.00	2.86	0.00	22.86				
	6.25	0.00	12.50	0.00					
	50.00	0.00	19.05	0.00					
1995	0	0	5	1	21				
	0.00	0.00	3.57	0.71	15.00				
	0.00	0.00	23.81	4.76					
	0.00	0.00	23.81	50.00					
1996	1	0	3	0	26				
	0.71	0.00	2.14	0.00	18.57				
	3.85	0.00	11.54	0.00					
	25.00	0.00	14.29	0.00					
1997	1	0	1	0	12				
	0.71	0.00	0.71	0.00	8.57				
	8.33	0.00	8.33	0.00					
	25.00	0.00	4.76	0.00					
1998	0	2	3	1	25				
	0.00	1.43	2.14	0.71	17.86				
	0.00	8.00	12.00	4.00					
	0.00	100.00	14.29	50.00					
Total	4	2	21	2	140				
	2.86	1.43	15.00	1.43	100.00				

(Continued)

VERVOLG TABEL JAAR x AARDONG NIET-'Fryske-Diken'-WEGVAKKEN (LETSELONGEVALLLEN
 NIET-'Fryske-Diken'-WEGVAKKEN - ONGEVALSPERIODE 6 FEB-31 DEC - SELECTIE
 ONGEVALLLEN MET AUTO, BESTELAUTO, BUS OF VRACHTAUTO ALS ONGEVALSBETROKKENEN)

JAAR(Jaar ongeval)		AARDONG(Aard ongeval)						
Frequency	Percent	Row Pct	Col Pct	6 fronta al	7 flank	8 kop/st aart	9 eenzij dig	Total
1993	3	10	1	5	24			
	2.14	7.14	0.71	3.57	17.14			
	12.50	41.67	4.17	20.83				
	25.00	15.38	5.88	29.41				
1994	2	14	7	3	32			
	1.43	10.00	5.00	2.14	22.86			
	6.25	43.75	21.88	9.38				
	16.67	21.54	41.18	17.65				
1995	2	10	2	1	21			
	1.43	7.14	1.43	0.71	15.00			
	9.52	47.62	9.52	4.76				
	16.67	15.38	11.76	5.88				
1996	3	13	1	5	26			
	2.14	9.29	0.71	3.57	18.57			
	11.54	50.00	3.85	19.23				
	25.00	20.00	5.88	29.41				
1997	0	4	4	2	12			
	0.00	2.86	2.86	1.43	8.57			
	0.00	33.33	33.33	16.67				
	0.00	6.15	23.53	11.76				
1998	2	14	2	1	25			
	1.43	10.00	1.43	0.71	17.86			
	8.00	56.00	8.00	4.00				
	16.67	21.54	11.76	5.88				
Total	12	65	17	17	140			
	8.57	46.43	12.14	12.14	100.00			