

# Snelheidscampagne in Zuid-Oost Fryslân II

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



# Snelheidscampagne in Zuid-Oost Fryslân II

*Resultaten van het evaluatie-onderzoek*

R-98-46

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

Leidschendam, 1998

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

# Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-98-46  
Titel: Snelheidscampagne in Zuid-Oost Fryslân II  
Ondertitel: Resultaten van het evaluatie-onderzoek  
Auteur(s): Ir. Oei Hway-liem & dr. Ch. Goldenbeld  
Onderzoeksmanager: Drs. M.P. Hagenzieker  
Projectnummer SWOV: 51.327  
Opdrachtgever: Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland

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

Projectinhoud: Snelheidscampagne II is een vervolg op campagne I, die in 1995-1996 in Zuid-Oost Fryslân is verricht. Het aantal wegvakken werd verminderd, maar de controle-frequentie per wegvak is toegenomen. Beoogd werd na te gaan in welke mate dit intensiever toezicht tot een lager snelheidsniveau op de geselecteerde wegvakken zou leiden. Doel van het evaluatie-onderzoek van de onderhavige campagne was na te gaan in welke mate de snelheid hierdoor verder kan worden teruggebracht en op welke wijze de voorlichting tot beweerde gedragsveranderingen heeft geleid.

Aantal pagina's: 31 + 63 blz.  
Prijs: f 30,-  
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1998

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

# Samenvatting

## *Inleiding*

Doel van het onderhavige evaluatie-onderzoek is het effect vast te stellen van de langdurige en herhaalde campagne op een 80 km/uur-wegenetwerk op rijsnelheid, overtredingen en attitudes. De campagne heeft als doel 'algemene preventie', dat wil zeggen: het bevorderen van de naleving van de limiet, ongeacht plaats en tijd.

Alle campagnes werken in principe volgens hetzelfde concept, bestaande uit de volgende onderdelen: voorlichting, toezicht vanuit een radarauto (uitsluitend op kenteken, voorbij de controleplaats, met gebruik van feedbackbord met tekst "Uw snelheid is gecontroleerd") en een enquête onder automobilisten.

In totaal zijn twee campagnes in Zuid-Oost Fryslân uitgevoerd (campagne I en II), over een periode van 2,5 jaar. Hiervoor werd een driejarig convenant tussen politie, provincie en Rijkswaterstaat Noord-Nederland gesloten.

## *Voorlichting*

De voorlichting werd vooral gericht op de probleemgroepen de 'zakelijke rijder' en de 'jonge bestuurder'. Hiervoor werden bedrijven, sportclubs en uitgaansgelegenheden in de omgeving schriftelijk benaderd. Op basis van een Europees rapport over attitude ten aanzien van snelheid, werden nieuwe elementen voor de voorlichting afgeleid, waarbij met name de emotie werd aangesproken (naast het verstand). In de gegeven voorlichting kwam dit echter nog onvoldoende uit de verf.

## *Politietoezicht*

De wijze van controleren in de twee campagnes was identiek. Het aantal uitgevoerde controle-uren was bij campagne II groter dan bij campagne I, respectievelijk gemiddeld 2 uur en 1,4 uur per wegvak per week. Er zijn in beide campagnes vrij grote verschillen geweest in het aantal verrichte controle-uren op de verschillende wegvakken. Het percentage gefotografeerde voertuigen in campagne II is aanmerkelijk minder dan in campagne I, respectievelijk 5,7% en 8,2%. Het bord met de tekst "Uw snelheid is gecontroleerd" is bij campagne II voor nagenoeg alle controles gebruikt; bij campagne I werd dit wel eens nagelaten.

## *Evaluatiemethode*

De evaluatie van campagne II bevat een vergelijking van enkele snelheidskenmerken op de gecontroleerde wegen met die van een viertal veraf gelegen wegen. Deze laatste groep wegen dient als zogenaamd vergelijkings- of controlegebied. De snelheidskenmerken zijn 'V-90' (de snelheid die door 90% van de voertuigen niet wordt overschreden), het percentage dat sneller rijdt dan de limiet + 10 km/uur ('overtreders') en het percentage voertuigen dat sneller rijdt dan de limiet ('overschrijders'). Het is echter gebleken dat de snelheidskenmerken in dit vergelijkingsgebied geen consistent beeld vertonen. Hierdoor is dit gebied als vergelijkingsgebied in feite niet geschikt, waardoor het niet mogelijk is met zekerheid uitspraken te doen over een oorzakelijk effect van de campagne op de rijsnelheid.

Voorts zijn op enkele nabij gelegen wegvakken eveneens metingen verricht, om na te gaan of er een mogelijk uitstralingseffect is geweest (specifiek doel van algemene preventie).

Het verloop van de drie snelheidskenmerken vertoont onderling grote overeenkomsten. Daarom worden hier alleen de kenmerken 'percentage overtreders' en 'percentage overschrijders' behandeld. De snelheid is tijdens campagne I en II met behulp van het provinciale lusmeetnet gemeten.

#### *Evaluatieresultaten*

Het percentage overtreders op twee intensief gecontroleerde wegen is gedurende campagne I afgenomen met respectievelijk 21% en 7%. Dit snelheidspercentage is min of meer bestendig tijdens campagne II. Er vond dus een afvlakking in effect plaats (*geen verzadiging*).

Het eindresultaat voor deze wegvakken is een overtredingspercentage van respectievelijk 27% en 11%. Op dit laatste wegvak is de provinciale taakstelling (maximaal 10% overtreders) dus vrijwel bereikt.

Het percentage overschrijders in de eindsituatie is echter nog steeds hoog: respectievelijk 68% en 41%. Bovendien bestaat er tussen de twee gecontroleerde wegvakken een vrij groot verschil in overschrijdingspercentage. Er is geen inventarisatie gemaakt van mogelijke verklaringen hiervoor (infrastructuur, verkeer, weer, enzovoort).

Op twee naburige wegen zijn gegevens van campagne I en II beschikbaar, waaruit blijkt dat tijdens campagne I het percentage overtreders weinig is afgenomen, namelijk met 3% en 7%. Tijdens campagne II is dit percentage nog iets verder afgenomen. In de eindsituatie is het percentage overtreders voor drie van de vier naburige wegvakken tussen de 16% en 33%. Op één wegvak, een autoweg, is de taakstelling met 4% overtreders ruimschoots gehaald.

Tijdens campagne I kan van enig uitstralingseffect worden gesproken. Bij campagne II kan hier echter geen sprake van zijn; langs deze weg kon namelijk geen radarauto worden waargenomen.

Geconcludeerd wordt dat de gepleegde inzet over het algemeen nog niet tot het gewenste gedrag heeft geleid. Indien de limiet als referentiewaarde wordt gehanteerd, is de mate van naleving 'pover' te noemen.

Campagne I was nieuw voor het betreffende gebied, waardoor het een groter effect heeft gehad dan campagne II. Men raakte na de eerste campagne gewend aan de controles en de werkwijze. Een langs de weg geparkeerde radarauto leidde bij de tweede campagne bij een deel van de bestuurders tot afremmen.

De gevonden afvlakking kan hier mogelijk door worden verklaard. Deze afvlakking dient derhalve niet als verzadiging te worden gezien.

Verwacht wordt dat bij intensieve, gecamoufleerde controles, op een onverwachte plaats en tijdstip, de snelheid verder zal afnemen.

#### *Enquête onder automobilisten*

Er is een enquête uitgevoerd onder automobilisten op de gecontroleerde wegen. Kentekens werden geregistreerd en vervolgens kregen de kentekenhouders een enquêteformulier toegestuurd. De methode verschilt met voorgaande enquêtes. Hierdoor kunnen verschillen in resultaten zijn ontstaan. Bestuurders vonden, in vergelijking met de enquête bij campagne I, dat er intensiever werd gecontroleerd en zij beweerden vaker een acceptgirokaart te hebben ontvangen. Meer automobilisten beweerden langzamer te zijn gaan rijden. De snelheidsovertreders (vergeleken met de

niet-overtreders) zijn vaker jonger, rijden vaker in een auto van de zaak en rijden meer kilometers per jaar. Er is een groot draagvlak voor de intensieve campagnes: omstreeks 70% staat er positief tegenover.

### *Aanbevelingen*

Aanbevolen wordt:

- De toezichtinspanningen verder te continueren.
- De snelheidscontroles onopvallend en gecamoufleerd te verrichten en te variëren naar plaats en tijd.
- De controle-frequentie te verhogen.
- De snelheid met behulp van het provinciale meetnet periodiek te monitoren, om effect op het gedrag te evalueren.
- Met dit monitoren kan het toezicht gericht worden op die wegen en tijdstippen waar het probleem het grootst is.
- Het emotionele aspect meer aan bod te laten komen bij de voorlichting en na te gaan op welke wijze een gerichte benadering van de probleemgroepen kan worden verbeterd. Over het effect hierop is nog weinig bekend; het is zinvol dit nader te bepalen.





# Summary

## **A speed campaign in the South East of the province of Friesland**

The objective of the evaluation study was to ascertain the effect of a long and repetitive campaign on speeding, offences and attitude of drivers on a network of rural roads with a speed limit of 80 km/h. The aim is general prevention, that is to reduce speeds driven, irrespective of time and place. All campaigns have the same design: publicity, enforcement using a radar car and camera (speeders were not stopped), a feed-back sign downstream the radar car ("Your speed has been checked"), and a survey among drivers.

Two campaigns (I and II) were conducted in S.E. Friesland, part of a northern province in the Netherlands, during a period of 2.5 years. A Memorandum of Understanding for three years was signed between the police, the provincial authority and the Ministry of Transport.

### *Publicity*

The publicity was especially aimed at problem groups, i.e. the young and business drivers. So companies, sport clubs, and entertainment centres in the area were sent a letter. A EU report titled "Speed and Motivation", about attitude towards speeding, provided new elements for publicity, i.e. appealing to the emotion, as well as a cognitive approach. In the publicity this part has not yet been covered sufficiently.

### *Enforcement*

The enforcement method in the two campaigns were identical. The number of enforcement hours per week per road section was higher during campaign II (2 hours) than in campaign I (1.4 hours). In the two campaigns, the number of radar-hours differed a lot between the road sections and the number of control hours. The percentage of cars photographed in campaign II (5.7%) was much smaller than in campaign I (8.2%). The feed-back sign was used at almost every speed check during campaign II, while during campaign I this was not always done.

### *Evaluation method*

In campaign II, speed characteristics on the roads enforced were compared with those on four roads located far from this area. These roads formed the control group. The speed characteristics were 'V-90', (the speed not exceeded by 90% of the vehicles), the percentage of vehicles driving 10 km/h faster than the speed limit (defined as 'trespassers') and the percentage of vehicles driving faster than the limit (defined as 'speeders'). It appeared however, that the speed characteristics in the control group showed no consistency. Therefore the speeds in this area can not be used for comparison purposes. So no conclusive evidence is available regarding the causal effect of the speeding campaign. Furthermore, speeds on four roads near the enforced area were also measured to ascertain whether the effect of the campaign was spreading outside the enforced area (the specific goal of general prevention). As the three speed characteristics showed large mutual similarities, only the percentages of trespassers and speeders were used. Speed measurements were conducted using inductive loops, part of the provincial monitoring network.

### *Evaluation results*

The percentage of trespassers on two intensely controlled roads in campaign I was reduced with 21% and 7%. During campaign II this percentage was more or less maintained. There was therefore a levelling but no saturation. At the end, the percentage of trespassers on these roads was 27% and 11%. So on this latter road the objective (a maximum of 10% trespassers) has almost been reached. The percentage of speeders though was still high: 68% and 41%. Moreover, there was quite a large difference between the percentage of trespassers on the two enforced roads. No inventory was made of the possible explanations.

On two neighbouring roads speed data were available for campaign I and II. The percentage of trespassers as a result of campaign I were only reduced by 3% and 7%. During campaign II this was further reduced slightly more. At the end of campaign II the percentages of trespassers on three of the four neighbouring roads were between 16% and 33%. On one road, a trunk road, the goal of 4% trespassers was easily reached.

During campaign I there was some spreading effect. This was not so in campaign II; along these roads there was viz. no radar to be seen. It must be concluded that the effort involved did not, in general, result in the desired behaviour. If the speed limit is regarded as reference, the extent of compliance was 'poor'. The effect of campaign I was larger than campaign II; an explanation might be that campaign I in that region was new. During campaign II drivers were already acquainted with the campaign and its method. Whenever a parked radar car was spotted, drivers slowed down, and speeded up again downstream of this car. The levelling of the effect could be explained by this behaviour. It must not be seen as a saturation effect. When the enforcement is conducted in an unobtrusive and camouflaged way, so that time and location is unpredictable for the driver, a further decrease of speed is to be expected.

### *Results of a survey of car drivers*

A survey was conducted among drivers on the controlled roads. By registering the license number of passing cars the owners were identified, and then they were sent a questionnaire. The survey differed from those carried out before. Thus different results could have occurred.

Drivers found that, in comparison with the campaign I survey, the enforcement was more intensive, and that a giro slip had been received more often. More drivers claimed that they had started to drive slower. The speeders (compared to non-speeders) were often younger, drove more often in a company car, and had a higher annual mileage. The percentage of acceptance of the intensive speed enforcement campaign was high (70%).

### *Recommendations*

It is recommended to:

- Continue the enforcement campaign.
- Conduct the enforcement in an unobtrusive and camouflaged way, and to vary time and place.
- Increase the enforcement frequency.
- Use this monitoring of speed to direct the enforcement towards roads and times (of the day and days of the week) where and when the problem of speeding is the greatest.
- Increase the emotional approach in publicity. Find out in which way a better-aimed approach towards the problem groups can be improved. Little is known about the effects of such an approach; it certainly makes sense to follow this up.

# Inhoud

<i>Voorwoord</i>	10
1. <i>Opzet campagne en onderzoek</i>	11
1.1. <i>Campagne I</i>	11
1.2. <i>Doel en opzet campagne en onderzoek</i>	11
1.3. <i>Selectie wegvakken campagne II</i>	11
1.4. <i>Periode campagne II</i>	12
1.5. <i>Controle-frequentie</i>	12
1.6. <i>Politie-ervaringen</i>	12
1.7. <i>Voorlichting</i>	12
1.8. <i>Snelheidsmeetprogramma</i>	13
1.9. <i>Enquête onder automobilisten</i>	13
2. <i>Voorlichting</i>	16
3. <i>Politietoezicht</i>	17
3.1. <i>Controle-frequentie</i>	17
4. <i>Snelheidsevaluatie</i>	19
4.1. <i>Inleiding</i>	19
4.2. <i>Opzet evaluatie</i>	19
4.3. <i>Resultaten evaluatie</i>	20
5. <i>Resultaten enquête</i>	23
5.1. <i>Resultaten enquête</i>	23
5.2. <i>Conclusies</i>	28
6. <i>Conclusies en aanbevelingen</i>	29
6.1. <i>Conclusies</i>	29
6.2. <i>Aanbevelingen</i>	30
<i>Literatuur</i>	31
<i>Bijlage 1 t/m 7</i>	33

# Voorwoord

Snelheidscampagne II is een vervolg op campagne I, die in 1995-1996 in Zuid-Oost Fryslân is verricht. Beide campagnes werden uitgevoerd in het kader van een convenant dat werd gesloten tussen de politie Fryslân, de provincie Fryslân en het ministerie van Verkeer en Waterstaat (*Bijlage 1*).

Hoewel bij de eerste campagne over het algemeen een afname van de rijsnelheid werd gemeten, lag het snelheidsniveau nog boven de taakstelling. De oorzaak hiervoor was waarschijnlijk de controle-frequentie die nog niet in de buurt van het optimum lag.

Besloten is een vervolg aan de campagne te geven. Het aantal wegvakken werd verminderd, maar de controle-frequentie per wegvak zou toenemen. Beoogd werd na te gaan in welke mate dit intensiever toezicht tot een lager snelheidsniveau op de geselecteerde wegvakken zou leiden.

De werkgroep die dit project begeleidde was op de vertegenwoordiging van Rijkswaterstaat na, identiek aan de werkgroep die campagne I begeleidde:

- K. Post, regiopolitie Fryslân (voorzitter).
- S. de Bos, politie basiseenheid Heerenveen.
- A. Hornstra, politie basiseenheid Stellingweren.
- G. Schriemer, Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland.
- Y. Visser, provincie Fryslân.
- S. Jagersma, Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid Fryslân.
- O. Zuiderveld, VVN, themacoördinator 'Snelheid'.
- Oei, Hway-liem, SWOV, uitvoerder evaluatie-onderzoek.

# 1. Opzet campagne en onderzoek

## 1.1. Campagne I

In het rapport van Oei & Goldenbeld (1996) zijn opzet en resultaten van de evaluatie van de vorige campagne (I) beschreven. Doel hiervan was na te gaan welk effect de geplande intensivering van het toezicht op de rijsnelheid zal hebben. Het resultaat van die campagne was dat de snelheid omlaag was gegaan. Het snelheidsniveau op de twee gecontroleerde wegvakken, voorzien van meetlussen, was echter nog steeds hoog: de V-90 was 101 respectievelijk 90 km/uur en het percentage overtreders (>90 km/uur) lag op 15 respectievelijk 28%. Als praktische taakstelling wordt maximaal 10% overtreders gehanteerd.

## 1.2. Doel en opzet campagne en onderzoek

De vervolg-campagne valt binnen het kader van het gesloten convenant. Bij de voorgaande campagne kon de geplande politie-inzet niet worden gehaald. Beoogd werd het toezicht bij deze vervolg-campagne verder te intensiveren, door het aantal te controleren wegvakken te verminderen naar zes en hierop zestien uur snelheidscontrole per week (geplande inzet vorige campagne) te verrichten. Daarbij werd beoogd de voorlichting toe te spitsen op specifieke probleem-doelgroepen en daarbij ook de emotie aan te spreken. Doel van het evaluatie-onderzoek van de onderhavige campagne was na te gaan in welke mate de snelheid hierdoor verder kan worden teruggebracht en op welke wijze de voorlichting tot beweerde gedragsveranderingen heeft geleid.

## 1.3. Selectie wegvakken campagne II

Op basis van de onderzoeksresultaten werden voor campagne II, de volgende zes van de acht 80 km/uur-wegvakken gekozen.

Wegvak no.	Hm	Van	Naar
N381	42,0	Petersburg	Boekhorst
Stellingenweg			
N351-1	9,0	Makkinga	Oldeberkoop
N351-2	14,0	Oldeberkoop	Wolvega
Schoterlandseweg			
N380	15,5	Heerenveen	Hoornsterzwaag
Oldeberkoperweg			
N353	25,0	Gorredijk	Oldeberkoop
N353	29,5	Oldeberkoop	Noordwolde

Tabel 1.1. *De geselecteerde zes wegvakken in Zuid-Oost Fryslân (zie Bijlage 2).*

#### 1.4. Periode campagne II

In de periode van 22 september t/m 21 december 1997 (week 39 t/m 51) zijn op deze zes wegvakken op overeenkomstige wijze als in de voorgaande campagne, snelheidscontroles uitgevoerd. De controle werd verricht op *werkdagen overdag*, met radar+camera, uitsluitend ‘op kenteken’, vanuit een onopvallende, langs de weg geparkeerde auto.

Aan weggebruikers die een radarcontrole passeerden, werd informatie gegeven met behulp van het bord met de tekst “Uw snelheid is gecontroleerd. Politie”, voorbij de radarcontrole, (conform campagne I).

In *Tabel 1.2* wordt een overzicht gegeven van de periodes van de beide campagnes, met de fasering:

Campagne I		Campagne II	
Fase	Periode	Fase	Periode
Fase 0	21-25 augustus 1995	Fase 0	1-19 september 1997
Fase 1	1 september-30 november 1995	Fase 1	22 september-19 december 1997
Fase 2	1 maart-30 mei 1996		

Tabel 1.2. *Periodes en fasering campagne I en campagne II.*

#### 1.5. Controle-frequentie

De controle-frequentie was gepland op zestien controle-uren per week voor de zes wegvakken. Dit werd later teruggebracht naar twaalf uur per week; dat is dus gemiddeld twee uur per week per wegvak. Per wegvak is dat eenzelfde geplande inzet als bij de voorgaande campagne (I).

#### 1.6. Politie-ervaringen

In dit rapport worden de ervaringen van de politie niet opgenomen. Deze komen wel aan bod bij de eindevaluatie, waarbij de campagnes en onderzoeken die binnen het convenant vallen, zullen worden geëvalueerd.

#### 1.7. Voorlichting

Tijdens de campagne, werd via de media voorlichting gegeven aan de weggebruikers. Door nieuwe elementen in de voorlichting op te nemen werd beoogd een groter effect te bereiken bij de bestuurders. Het uiteindelijke doel hiervan was een verdere snelheidsreductie te realiseren. In de enquête zijn hierover enkele vragen opgenomen.

Het voorlichtingsplan werd door het Bureau Vogel en Partners ontworpen. De campagne werd gestart met een persconferentie en onthulling van het bord ‘ZO Fryslân ZO Veilig’, tevens motto van de campagne. Deze slogan werd ook op mottoborden langs de weg getoond.

Bedrijven (voor bereik van de zakelijke rijders) en sportscholen (voor bereik van de jongere bestuurders) in het gebied Zuid-Oost Fryslân behoorden tot de speciale doelgroepen. Zij werden apart benaderd, met als doel het

bewustzijn van deze groepen te vergroten ten aanzien van hun rijsnelheid, de risico's van te hoge snelheden en van de campagne. Bij de voorlichtingscampagne, werd behalve het verstand, ook de emotie aangesproken.

## 1.8. Snelheidsmeetprogramma

### *Voorlopige resultaten*

In het eind vorig jaar uitgebrachte Interimverslag is de voorlopige conclusie getrokken dat de campagnes I en II hebben geleid tot een snelheidsafname, respectievelijk tot bestendiging hiervan en dat er kennelijk een uitstralings-effect is geweest naar naburige wegvakken buiten het gebied waarop de controles hebben plaatsgevonden (*Bijlage 4a*).

De evaluatiemetingen werden evenals bij de vorige campagne I verricht door middel van het provinciale lusmeetnet. De lokaties waar metingen zijn verricht, zijn op de kaart aangegeven (met een in zwart gemarkeerd nummer, bijvoorbeeld 51790). Er is gedurende een week op werkdagen gemeten (zie *Bijlage 2*).

Een rode driehoek geeft een meetlocatie aan op een wegvak waar toezicht is gehouden (T).

Een groene driehoek duidt op een meetlocatie in de Nabijheid van wegen waar controle is uitgeoefend (N). Hier is mogelijk een uitstralingseffect van de snelheidscontroles geweest.

Een blauwe driehoek markeert een meetlocatie die veraf is gelegen van de wegen waar snelheidscontroles zijn verricht (V). Aangenomen wordt dat de snelheden op deze lokaties niet door de snelheidscontroles beïnvloed worden; deze locaties vormen methodologisch gezien een 'controlegebied'. Deze veraf gelegen locaties werden bij de evaluatie van campagne I niet beschouwd.

De evaluatie omvatte een vergelijking van de snelheden op de drie groepen meetlocaties T, N en V, tijdens de campagne I en II in de verschillende fases, op werkdagen overdag (hoofdstuk 4).

Vergelijkingen met de overige perioden van de dag en week worden in *Bijlage 4b* gegeven.

## 1.9. Enquête onder automobilisten

Behalve de registratie van politie-inzet, gecontroleerde en gefotografeerde voertuigen en snelheidsmetingen, maakte ook een schriftelijke enquête onder automobilisten deel uit van de gehouden evaluatie. Hoofddoel van de enquête was na te gaan hoe de automobilisten het politietoezicht en de begeleidende publiciteit in Zuid-Oost Fryslân hebben ervaren, en of ze hun snelheidsgedrag naar eigen zeggen hebben veranderd hierdoor. Voorts werd via de enquête naar de volgende zaken gevraagd:

- aard van het autobezit;
- gebruik van de auto voor verschillende doeleinden;
- emoties voor en tijdens auto rijden.

Op basis van aanbeveling van de werkgroep werd gekozen voor een steekproeftrekking gebaseerd op observaties van voertuigen op de controlewegen.

Door bureau BBOV zijn eind oktober 1997 kentekens genoteerd van voertuigen op de volgende wegen:

- N 381 (Petersburg - Boekhorst);
- N 351 (Makkinga - Oldeberkoop);
- N 351 (Oldeberkoop - Wolvega);
- N 380 (Heerenveen - Hoornsterzwaag);
- N 353 (Gorredijk - Oldeberkoop);
- N 353 (Oldeberkoop Noordwolde).

Op basis van geleverde kentekens, leverde de RDW (v/h Rijksdienst voor het Wegverkeer) 2.194 namen en adressen. Vervolgens werd een enquête-formulier verzonden, tezamen met begeleidende brief, één retour-envelop en één blanco-envelop. Respondenten die in aanmerking wilden komen voor verzending van een cadeaubon ter waarde van vijf gulden, werd verzocht hun naam en adres te noteren op de blanco envelop. Van de 2.194 adressen bleken 238 adressen onjuist (verhuizing, kenteken onjuist genoteerd, straatnummer door RDW onjuist genoteerd) of het waren adressen van bedrijven die de bestuurder in kwestie niet meer konden of wilden achterhalen. Van de overige 1.956 adressen werd een respons verkregen van 869 geretourneerde enquêteformulieren. De respons onder de automobilisten die dus feitelijk de vragenlijsten thuis hebben ontvangen, is dus 44,4%; deze respons is hoger dan verwacht.

Sekseverdeling	Man	76.1%
	Vrouw	23.5%
Leeftijd	Gemiddeld	47 jaar
	18-25 jaar	5.8%
	26-40 jaar	30.1%
	41-55 jaar	36.1%
	56 en ouder	27.2%
Autobezit	Eigen auto	83.5%
	Auto van de zaak	11.4%
Jaarkilometrage	Gemiddeld	27.730
Woonplaats	Ooststellingwerf	22.6%
	Weststellingwerf	16.1%
	Heerenveen	11.4%
	Opsterland	7.1%
	Smallingerland	6.2%
	Tytjerksteradiel	6.2%
	Dantumadeel	6.2%
Provincie	Achtkarspelen	6.2%
	In totaal in bovenstaande gemeenten	63.4%
	In totaal in Fryslân woonachtig	73,5%
	Buiten Fryslân woonachtig	26,5%

Tabel 1.3. Kenmerken steekproef (n=869). Percentages tellen niet altijd op tot 100%, in verband met ontbrekende waarden.



Vergeleken met eerdere steekproeven onder automobilisten in Fryslân en Zuid-Oost Fryslân (Vissers 1994, Boerboom & Vissers 1996; Oei & Goldenbeld, 1996) zijn er relatief weinig vrouwen in de steekproef en relatief veel zakelijke rijders. Dit is een rechtstreeks gevolg van de verschillen in methode van steekproeftrekking.

Bij de steekproeftrekking van bureau Traffic Test (campagne I) werd gebruik gemaakt van een steekproef uit het Friese of Zuid-Oost Friese respondentenbestand. Bij de tweede campagne werd een steekproef getrokken van voertuigen die feitelijk op de gecontroleerde wegen reden. Bij de laatste manier van steekproeftrekking is de kans groter dat men de reguliere weggebruikers ook daadwerkelijk bereikt (zie Oei & Goldenbeld, 1997). Deze verwachting wordt ook door de resultaten bevestigd. Een groot deel van de bestuurders uit de steekproef berijdt meer keren per maand of nog vaker het controlegebied van de campagne. Overigens steekt de respons van de huidige steekproef (circa 40%) ook relatief gunstig af tegen de respons die wordt bereikt via de procedure van Traffic Test (circa 20%; zie Goldenbeld, 1997).

De resultaten zijn dus wellicht niet representatief als het gaat om de samenstelling van de automobilistengroep die woonachtig is in Zuid-Oost Fryslân, maar het geeft wel een goed beeld van de reguliere berijders van de wegen of het gebied waarop de campagne zich richt.

Bij de presentatie van de resultaten worden vergelijkingen gemaakt met uitkomsten uit eerder enquête-onderzoek in Fryslân en Zuid-Oost Fryslân. Een deel van deze vergelijkingen heeft betrekking op de ervaringen met het toezicht langs de weg en met snelheidsbekeuringen. Om te corrigeren voor steekproefverschillen in 'ervaring' met de wegen of het gebied, is ervoor gekozen deze vergelijkingen te beperken tot die groepen respondenten die meer keren per maand of nog vaker in het campagnegebied hebben gereden.

## 2. Voorlichting

Op basis van de literatuurstudie *Speed and Motivation* (Levelt, 1998) dat in het kader van het Europese project MASTER is opgesteld, zijn elementen afgeleid ten behoeve van de voorlichting. Deze elementen betreffen onder meer het aanspreken van de emotie bij de bestuurder, alsook het aanspreken van specifieke doelgroepen waarop de voorlichting wordt gericht. In dit geval zijn dat de probleemgroepen 'de zakelijke rijder' en 'de jongere automobilist'. Een verstandelijke benadering alleen wordt ontoereikend geacht, daar te snel rijden ook emotioneel ingegeven kan zijn. Artikelen en begeleidende brieven werden verzonden aan de specifieke doelgroepen, zijnde sportclubs, werkgevers in de regio, en uitgaansgelegenheden.

In *Bijlage 3a* worden relevante elementen uit het eerder genoemde rapport van Levelt (1998) weergegeven. In *Bijlage 3b, 3c* wordt een overzicht gegeven van de voorlichtingsactiviteiten, zoals persberichten, motto-affiches en artikelen die in de kranten zijn verschenen.

Vaak beoogt voorlichting vooral de kennis van bestuurders over het gevaar van te snel rijden te verbeteren. Via deze voorlichtingscampagne werd tevens beoogd invloed uit te oefenen op het gemoed en daarmee op de attitude van de bestuurder en op het gedrag.

Bij voorgaande campagnes werd de voorlichting verzorgd door de politie in samenwerking met de provincie. Vanwege gebrek aan tijd bij de politie is bij deze laatste campagne een professioneel bureau (Vogel en Partners) ingeschakeld. Zij zijn belast met het opstellen van een communicatieplan en geven hier ook inhoud aan. Het uitbrengen van de voorlichting viel wel weer onder de verantwoordelijkheid van de afdeling Voorlichting van de politie. VVN heeft hierbij ondersteuning gegeven.

### 3. Politietoezicht

#### 3.1. Controle-frequentie

Het gesloten convenant vermeldt onder meer dat de politie gericht verkeers-toezicht zal uitoefenen in het gebied Zuid-Oost Fryslân, waarbij per wegvak per week gedurende twee uur snelheidscontroles zullen worden verricht.

De controles werden verricht op werkdagen overdag vanuit ongemarkeerde personenauto's. Bij campagne I werd één auto ingezet, bij campagne II werden drie auto's ingezet.

Aangetekend dient te worden dat een deel van de bestuurders alert is op geparkeerde auto's langs de 80 km/uur-wegen. Het radarpersoneel heeft regelmatig waargenomen dat een deel van de bestuurders afremt bij het zien van zo'n auto, om vervolgens voorbij deze auto weer sneller te gaan rijden. Ook is het voorgekomen dat bestuurders agressief reageerden op de inzittende van een radarauto.

*Tabel 3.1* op de volgende bladzijde geeft een overzicht van het totaal aantal controle-uren op de zes wegvakken, het aantal gecontroleerde voertuigen hierop, het aantal gemaakte foto's en de verhouding hiervan. Het aantal processen-verbaal zal door uitval geringer zijn dan het aantal foto's. De ervaring leert dat rekening dient te worden gehouden met een uitval van 15 tot 20%.

Uit *Tabel 3.1* blijkt dat het aantal controle-uren op de verschillende wegvakken tijdens de campagne sterk kan verschillen: van 8 uur tot 49 uur.

Het geplande aantal controle-uren was (gemiddeld) twee uur per week per wegvak. Uit *Tabel 3.1* blijkt dat in totaal 154 controle-uren zijn gerealiseerd. Per wegvak per week komt dit neer op nagenoeg twee uur, conform de planning.

In de voorgaande campagne I in 1996 werd 70% van de geplande uren (= twee uur per week per wegvak) gerealiseerd. Dit betekent dus dat de politie de inzet heeft kunnen realiseren die van te voren was gepland: een verbetering vergeleken met de voorgaande campagne. De inzet aan controles is niet gelijkmatig verdeeld naar tijd en plaats.

Het percentage gefotografeerde voertuigen op de zes wegvakken fluctueert tussen 4,4 en 7,1%. Bij de voorgaande campagne waren de fluctuaties groter: tussen 3,9 en 11,8%. Het gemiddelde percentage bedraagt 8,2% bij campagne I en 5,7% bij de laatste campagne, hetgeen aanmerkelijk minder is. Opgemerkt dient te worden dat het gerealiseerde gemiddelde aantal controle-uren per wegvak bij campagne II groter is dan bij campagne I. Dit kan het lagere percentage gefotografeerde voertuigen verklaren. Bij nagenoeg iedere snelheidscontrole is het bord met de tekst "Uw snelheid is gecontroleerd" voorbij de radarauto geplaatst (opgave politie).

Wegvak no.	Controle-uren	Gecontroleerde voertuigen	Gefotografeerde voertuigen	% Foto's / voertuigen
N381	19u 20m	6.422	459	7,1
N351-1	26u 45m	5.979	385	6,4
N351-2	24u 55m	8.106	363	4,5
N380	49u 12m	9.251*	543*	5,9
N353-1	25u 35m	4.714*	219*	4,6
N353-2	8u 12m	790*	35*	4,4
Totaal	154u	35.262	2.004	5,7
* Op de betreffende wegvakken ontbreekt in enkele gevallen informatie over het aantal gecontroleerde en gefotografeerde voertuigen.				

Tabel 3.1. *Het aantal controle-uren, gecontroleerde en gefotografeerde voertuigen op de verschillende wegvakken gedurende campagne II.*

## 4. Snelheidsevaluatie

### 4.1. Inleiding

De snelheidsevaluatie is verricht met behulp van meetlussen, die onderdeel uitmaken van het verkeersmeetnet van de provincie. Zoals eerder vermeld, strekte campagne I zich uit van september 1995 t/m mei 1996 en campagne II van september 1997 t/m derde week van december 1997.

Bij de campagnes I en II waren lusmetingen beschikbaar van:

- Twee wegvakken waarop toezicht op de rijsnelheid is gehouden (N380 en de N351-1); op deze wegvakken wordt een effect verwacht als gevolg van het toezicht.
- Van vier naburige wegvakken (N351-2, N392, N381-1, N381-2). Deze locaties liggen in de nabijheid van de gecontroleerde wegen. Hierop kan mogelijk een uitstralingseffect van de campagne aanwezig zijn.

Bij campagne II werden ook snelheidsgegevens betrokken van vier wegvakken uit een verder verwijderd gebied (467200, 405100, 377400, 412800). Op deze wegen wordt geen uitstralingseffect verwacht; het is een vergelijkings- of controlegebied.

Met uitzondering van de naburige weg N381-1 (= autoweg), hebben alle beschouwde wegen een limiet van 80 km/uur.

### 4.2. Opzet evaluatie

De snelheidsgegevens in de voor- en naperiode uit campagne II werden geplaatst naast die uit de voorgaande campagne I (deze perioden zijn in *Tabel 1.2* vermeld).

Beschikbaar waren snelheidsgegevens, onderscheiden naar:

- werkdag overdag 8-18 uur; periode van het toezicht;
- werkdag avond 19-24 uur;
- werkdag nacht 1-7 uur;
- weekend (zaterdag + zondag).

In dit hoofdstuk wordt volstaan met behandeling van snelheidskenmerken op werkdagen van 8 tot 18 uur (periode van toezicht) voor de drie groepen wegen gedurende de campagnes I en II.

De snelheidskenmerken zijn:

- de V-90, relevant voor de wegbeheerder (voorheen V-85; zie *Afbeelding B7.1* in *Bijlage 7*);
- het percentage overtreeders ( $\% > \text{limiet} + 10 \text{ km/uur}$ ); de provinciale taakstelling is maximaal 10% overtreeders (zie *Afbeelding B7.2* in *Bijlage 7*);
- het percentage overschrijders ( $\% > \text{limiet}$ ), om na te gaan welk deel van de bestuurders de gedragsinstructie (limiet) overschrijdt (zie *Afbeelding B7.3* in *Bijlage 7*).

*Afbeelding B7.1* t/m *Afbeelding B7.3* geven het verloop van genoemde snelheidskenmerken weer op:

- twee T-wegen waar toezicht is gehouden;
- vier N-wegen in het de nabijheid van de gecontroleerde wegen;

- vier V-wegen, veraf gelegen van de wegen waar toezicht is gehouden: het vergelijkingsgebied.

Op de vier veraf gelegen V-wegen, het vergelijkingsgebied (alleen gedurende campagne II), vertoont de snelheid een sterk wisselend beeld, waardoor het problematisch is deze wegen als vergelijkingsgebied te hanteren. Hierdoor is het niet mogelijk met zekerheid uitspraken te doen over het oorzakelijk effect van de campagne op de rijsnelheid. Er kan wel geconstateerd worden in welke mate de rijsnelheid is veranderd in de verschillende perioden.

Vanwege het grillige snelheidsverloop op de V-wegen, zou een statistische toets zinvol kunnen zijn. De ruwe data waren echter niet meer beschikbaar. Volstaan is met een visuele inspectie van de curven.

In *Bijlage 4b* zijn de resultaten van de evaluatie op de verschillende meetlocaties weergegeven. Hierin worden de perioden 'werkdag-overdag', 'avond en nacht' en 'weekend' beschouwd. Ook hier worden de 'V-90', het 'percentage overschrijders' ( $\% > \text{limiet}$ ) en 'overtreders van de limiet' ( $\% > \text{limiet} + 10 \text{ km/uur}$ ) weergegeven.

#### 4.3. Resultaten evaluatie

##### *V-90*

Het snelheidsniveau op de twee toezichtswegen (T) verschilt sterk (10 km/uur).

Tijdens campagne I heeft een sterke snelheidsdaling plaats gevonden op beide wegvakken (-7 en -8 km/uur). Tijdens campagne II is de snelheid niet verder afgenomen, maar min of meer bestendig (op geringe fluctuaties na). Op twee naburige wegen is eveneens een, wat geringere, dalende lijn te bespeuren tijdens campagne I (-3 en -4 km/uur) om vervolgens op ongeveer hetzelfde niveau te blijven (overeenkomstig de T-wegen). Op de overige twee naburige wegen ligt de snelheid tijdens campagne II op hetzelfde niveau; de snelheid is niet veel gedaald.

##### *Percentage overtredders ( $\% > \text{limiet} + 10 \text{ km/uur}$ )*

Zoals eerder aangegeven, is de provinciale taakstelling maximaal 10% overtredders. Op de twee toezichtswegen is dit percentage tijdens campagne I afgenomen met 21 en 7 km/uur, om aan het eind van campagne II verder weinig te reduceren. De eindsituatie is 27% (op N351-1) en 11% (op N380). Voor deze laatste weg is de provinciale taakstelling vrijwel bereikt (maximaal 10% overtredders).

Uit het overzicht aangaande de politie-inzet (*Tabel 3.1* in hoofdstuk 3) blijkt dat het aantal controle-uren op N351-1 aanzienlijk groter is dan op N-380, respectievelijk 49 en 27 uur. Er mag hier echter niet geconcludeerd worden dat meer controle heeft geleid tot een lager overschrijdingspercentage, aangezien ook in de nul-situatie voorafgaand aan campagne I een vergelijkbaar verschil in overschrijdingspercentage op de twee wegvakken aanwezig was.

Op twee naburige wegvakken is dit percentage tijdens campagne I beperkt afgenomen met respectievelijk 3% en 7%, om aan het eind van campagne II verder iets af te nemen. De eindsituatie ligt tussen 16% (N392) en 33% (N351-2), afgezien van de autoweg (N381-1) waar de taakstelling ruimschoots is gehaald (4% overtredders).

### *Percentage overschrijders (% > limiet)*

Op de twee toezichtswegen is het overschrijdingspercentage tijdens campagne I verminderd met respectievelijk 25% en 23%, om aan het eind van campagne II weer enigszins toe te nemen met 8 en 6%. De eindsituatie ligt op respectievelijk 68% en 41% overschrijders.

Op twee naburige wegen is de afname tijdens campagne I respectievelijk 2% en 18% geweest om aan het eind van campagne II op ongeveer hetzelfde niveau te blijven.

Het percentage overschrijders ligt op alle wegvakken, van begin tot eind van de beschouwde periode, over het algemeen nog hoog tot zeer hoog (> 35%). Dit geldt niet voor het wegvak met de autoweg, waar dit percentage tijdens campagne II op 13% ligt.

### *Conclusie*

Gebleken is dat er grote verschillen zijn in niveau van snelheidskenmerken op de diverse wegvakken. Er is geen inventarisatie gemaakt van mogelijke verklaringen voor het verschil in snelheden op deze twee wegen (weer, infrastructuur, verkeer, enzovoort).

We mogen concluderen dat zich tijdens campagne I een vrij sterke afname van de snelheid heeft voorgedaan op de twee (van lussen voorziene) wegen waar snelheidscontroles hebben plaats gevonden. Op één gecontroleerd wegvak, is de taakstelling vrijwel gehaald (11% overtreders) op de ander nog niet (27%). Het percentage overschrijders is echter nog hoog: 68% en 41%.

Op twee naburige wegen is tijdens campagne I ook een afname te vinden; deze reductie is echter wat minder.

Vanwege het toeval van de afname op deze vier wegen in dezelfde periode, is de veronderstelling gerechtvaardigd dat deze (mede) een gevolg zouden kunnen zijn geweest van campagne I.

Tijdens campagne II is de snelheid op de gecontroleerde en naburige wegvakken in feite niet verder gedaald, maar min of meer gelijk gebleven.

De taakstelling is in de eindsituatie alleen op één toezichts- en één naburige autoweg gehaald.

Een mogelijke verklaring voor het verschil in effect tussen campagne I en II is dat campagne I nieuw was voor het betreffende gebied en daardoor een sterk effect sorteerte. Bij campagne II was men reeds bekend met de wijze van controle, met als gevolg dat een deel van de bestuurders bij het zien van een geparkeerde radarauto langs de weg ging afremmen. Dit zou de afvlakking in het effect kunnen verklaren. Het dient echter niet te worden gezien als een verzadigingseffect. Dat wil zeggen dat intensieve gecamoufleerde onopvallende controles, gevarieerd naar plaats en tijd, naar verwachting tot een verdere snelheidsafname kunnen leiden.

Zuid-Oost Fryslân				
V-90; 8-18u	IFase0 / 8-95	IFase2 / 5-96	IIFase0 / 9-97	IIFase1 / 11-97
T-N351-1	108	101	101,5	99
T-N380	98	90	89,8	91,1
N-N351-2	108	105	104	103,5
N-N392	98	94	94,3	93,6
N-N381-1			102,6	102,6
N-N381-2			98,1	96,4
V-Loc.467200			103,2	103,9
V-Loc.405100		88,6	89	90,8
V-Loc.377400		111,8	106,9	106,6
V-Loc.412800		90,4	94,9	89,9
%>limiet+ 10km/uur	IFase0 / 8-95	IFase2 / 5-96	IIFase0 / 9-97	IIFase1 / 11-97
T-N351-1	49	28	31	27
T-N380	22	15	10	11
N-N351-2	40	37	32	33
N-N392	24	17	17	16
N-N381-1			4	4
N-N381-2			25	21
V-467200			33	36
V-405100		8	8	11
V-377400		54	41	42
V-412800		10	18	10
%>limiet	IFase0 / 8-95	IFase2 / 5-96	IIFase0 / 9-97	IIFase1 / 11-97
T-N351-1	85	60	73	68
T-N380	58	35	37	41
N-N351-2	75	73	68	72
N-N392	62	46	53	50
N-N381-1			13	13
N-N381-2			78	74
V-467200			66	70
V-405100		35	36	46
V-377400		90	82	83
V-412800		37	62	37

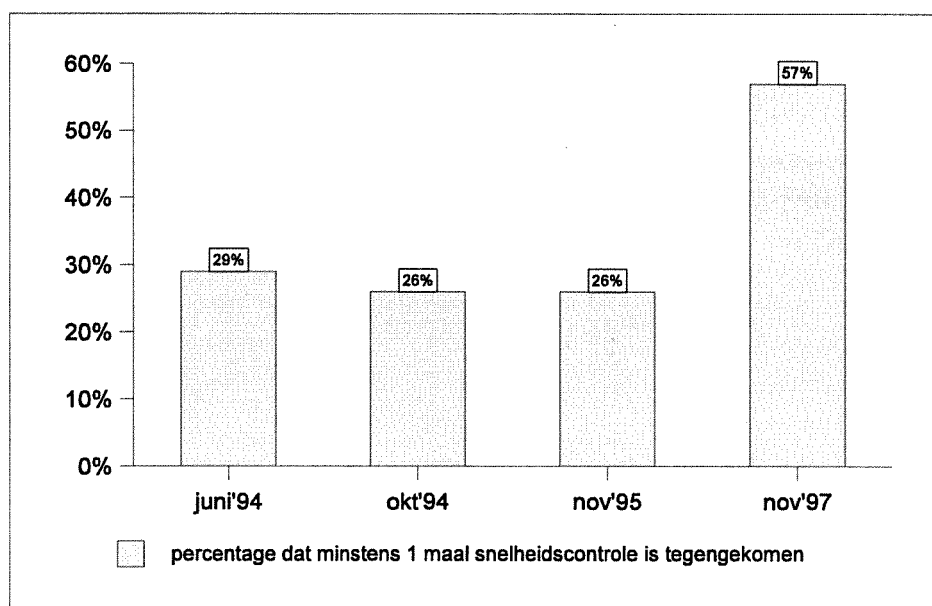
Tabel 4.1. V-90, percentage overtreders en overschrijders op de toezichtswegen, naburige wegen en veraf gelegen wegen.



## 5. Resultaten enquête

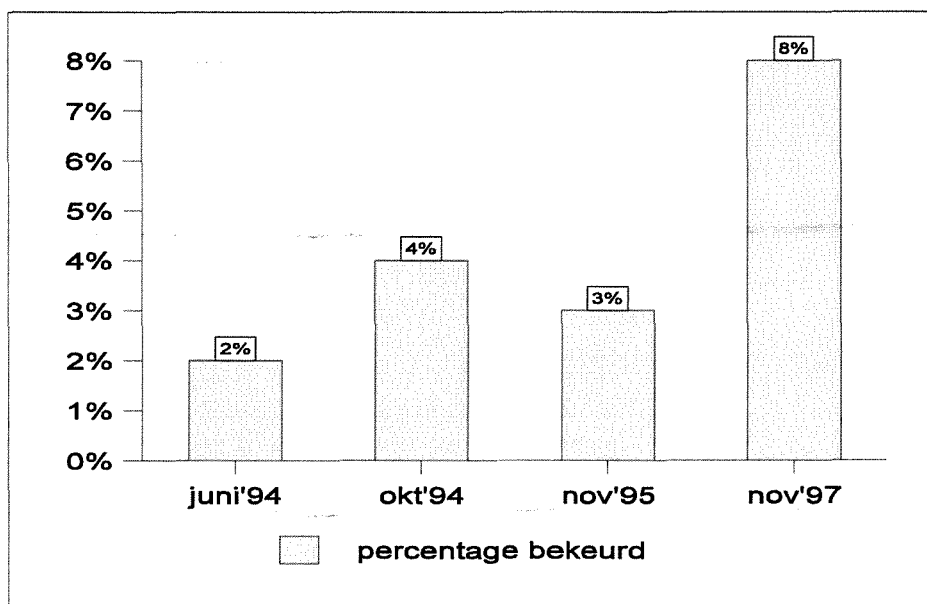
### 5.1. Resultaten enquête

*Afbeelding 5.1* toont de percentages respondenten die één keer of vaker een snelheidscontrole van de politie zijn tegengekomen. De percentages in deze afbeelding zijn steeds berekend over de groep reguliere bestuurders van de campagnewegen (automobilisten die meer keren per maand of vaker op de campagnewegen rijden). Van deze groep mag immers waarvan verwacht worden dat zij een enigszins goede indruk kunnen geven van de toezichtsinspanningen op een weg, en of zij ook feitelijk beïnvloed worden door die toezichtsinspanningen.



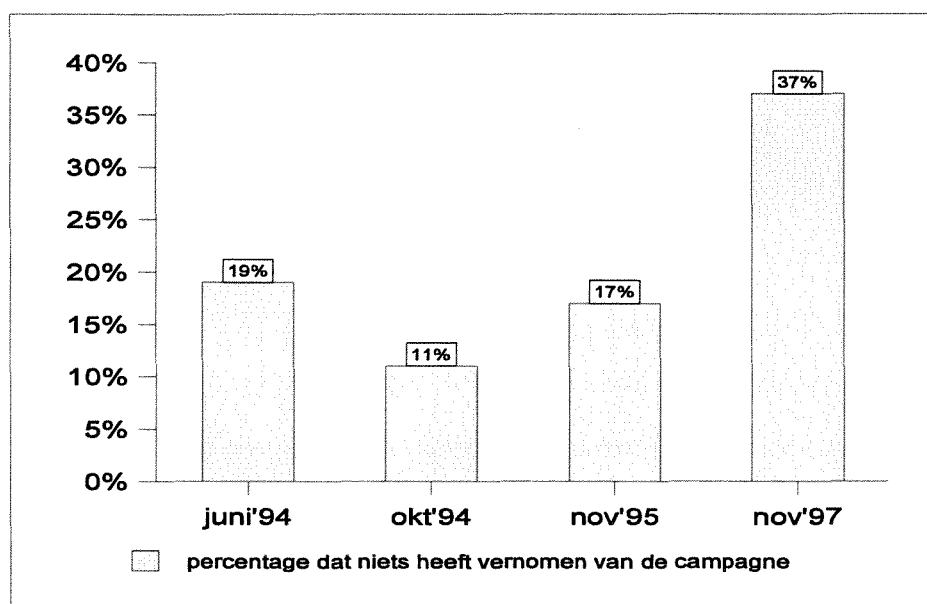
*Afbeelding 5.1. De percentages respondenten die naar eigen zeggen 1 of meer dan 1 keer een snelheidscontrole zijn tegengekomen in het controlegebied, steeds berekend over het totaal van respondenten die meer keren per maand of nog vaker in het controlegebied hebben gereden.*

*Afbeelding 5.1* geeft aan dat de feitelijke confrontatie met snelheidscontroles op de campagnewegen in november 1997 intensiever is geweest dan bij eerdere meetmomenten. Meer dan de helft van de ondervraagde automobilisten (57%) is naar eigen zeggen, één maal of meermalen een snelheidscontrole tegengekomen, terwijl dit percentage bij eerdere campagnes nooit hoger was dan 30%. Omdat de vergeleken steekproeven constant zijn gehouden wat ervaring met de campagnewegen betreft, kan dit resultaat niet worden toegeschreven aan steekproefverschillen op dit aspect.



Afbeelding 5.2. Percentages respondenten die naar eigen zeggen 1 keer of meer dan 1 keer in het controlegebied een snelheidsbekeuring per acceptgiro hebben ontvangen, steeds berekend over het totaal van respondenten die meer keren per maand of nog vaker in het controlegebied hebben gereden.

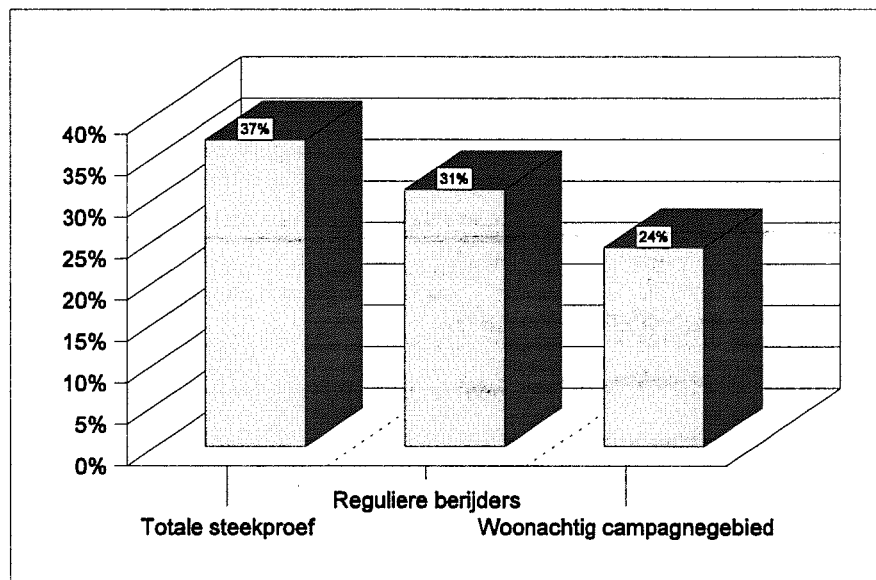
Afbeelding 5.2 toont de percentages van de reguliere berijders van de campagnewegen die naar eigen zeggen in de voorgaande drie maanden een maal of vaker een snelheidsbekeuring per acceptgiro hebben ontvangen. Het percentage (8%) bij de actie van 1997 ligt duidelijk hoger dan de percentages bij de eerdere acties (2%-4%). Ook dit vormt een aanwijzing dat het politietoezicht op rijnsnelheid bij deze actie intensiever is geweest dan in het verleden.



Afbeelding 5.3. Percentages respondenten die naar eigen zeggen niets hebben vernomen over de voorlichtingscampagne, steeds berekend over het totaal aan respondenten.

*Afbeelding 5.3* toont de percentages respondenten die naar eigen zeggen niets hebben vernomen over de voorlichtingscampagne.

We zien dat in de laatste campagne iets meer dan een derde deel van de automobilisten (37%) die op de campagnewegen zijn gesignaleerd, beweren niets van de campagne te hebben opgemerkt.

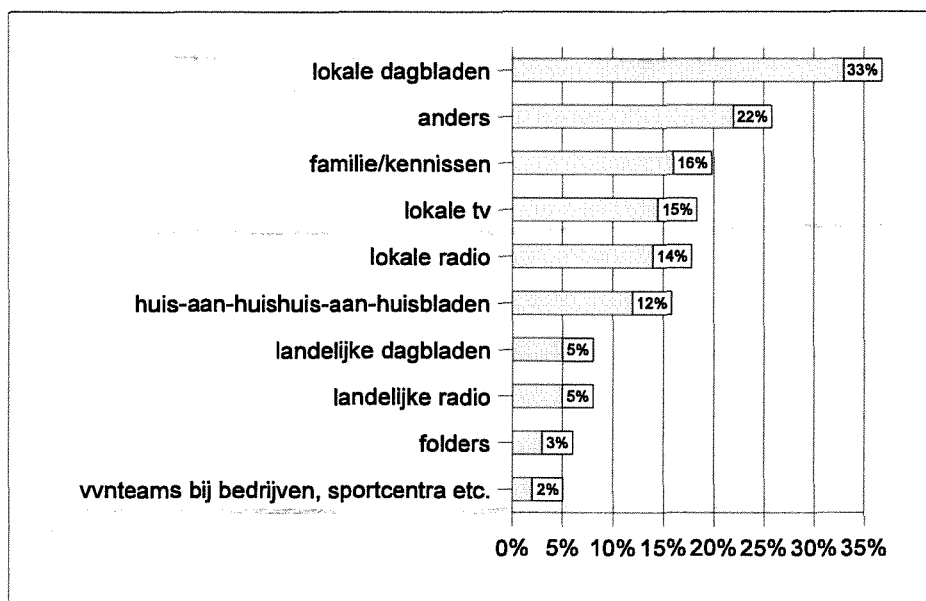


*Afbeelding 5.4.* Percentages respondenten die naar eigen zeggen niets hebben gemerkt van de voorlichtingscampagne, berekend over de totale steekproef ( $N=867$ ), de groep reguliere berijders van de campagnewegen ( $N=727$ ) en over de groep woonachtig in het campagnegebied ( $N=551$ ).

Het lijkt erop dat de voorlichtingscampagne minder succesvol is geweest in november 1997. Dit resultaat is echter misleidend. *Afbeelding 5.4* laat zien dat de bekendheid van de campagne opmerkelijk verbetert wanneer die wordt berekend over automobilisten die woonachtig zijn in het campagnegebied of over automobilisten die reguliere berijders zijn van de campagnewegen (dat wil zeggen: meer keren per maand of vaker op één of meer van deze wegen rijden).

Van de mensen die in het campagnegebied zelf woonachtig zijn, heeft driekwart (76%) iets van de campagne vernomen. Van de reguliere berijders van de wegen in het campagnegebied heeft zeven op tien (69%) iets van de voorlichtingscampagne vernomen.

*Afbeelding 5.4* toont de percentages over de totale steekproeven en is een goed voorbeeld van het probleem van vergelijken bij verschillende steekproeven. Bij de eerdere steekproeven door Traffic Test werden alleen automobilisten die woonachtig waren in het campagnegebied, ondervraagd. De '1997-steekproef', die gebaseerd is op observaties van het verkeer langs de weg, omvat uiteraard ook mensen die buiten het campagnegebied wonen.



Afbeelding 5.5. Percentage respondenten die een informatiebron hebben genoemd.

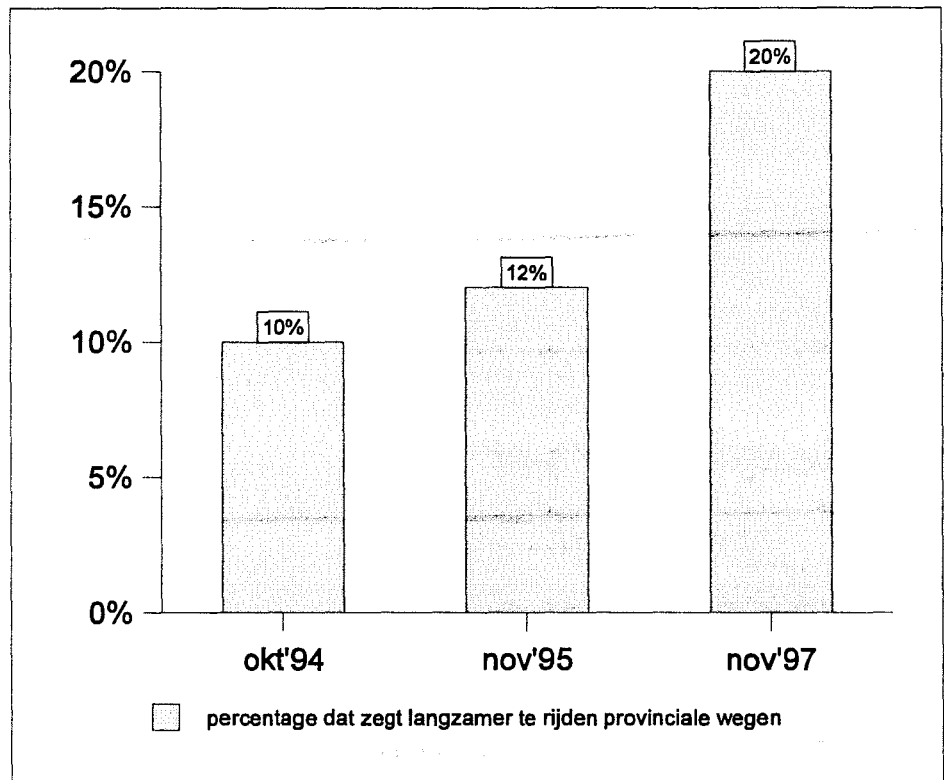
Welke informatiebronnen worden het meest genoemd bij de voorlichtingscampagne? Afbeelding 5.5 geeft de percentages per informatiebron. Evenals bij voorgaande metingen (zie Oei & Goldenbeld, 1996) zijn de meest genoemde informatiebronnen: regionale dagbladen (33%), anders (met name mottoborden langs de weg - 22%), familie en kennissen (16%), lokale tv (15%) en lokale radio (14%).

Eén op acht respondenten (16%) noemt familie en kennissen als informatiebron voor de voorlichtingscampagne. Een aanzienlijk groter deel van de respondenten, bijna twee op vijf (37%) heeft van vrienden of kennissen gehoord, dat zij de afgelopen drie maanden een snelheidsbekeuring hebben ontvangen. Wat het informele, sociale circuit van informatieverstrekking betreft, zijn ervaringen met controles en bekeuringen zelf wellicht de meest interessante gespreksitems en niet zozeer meer algemene informatie over de campagne.

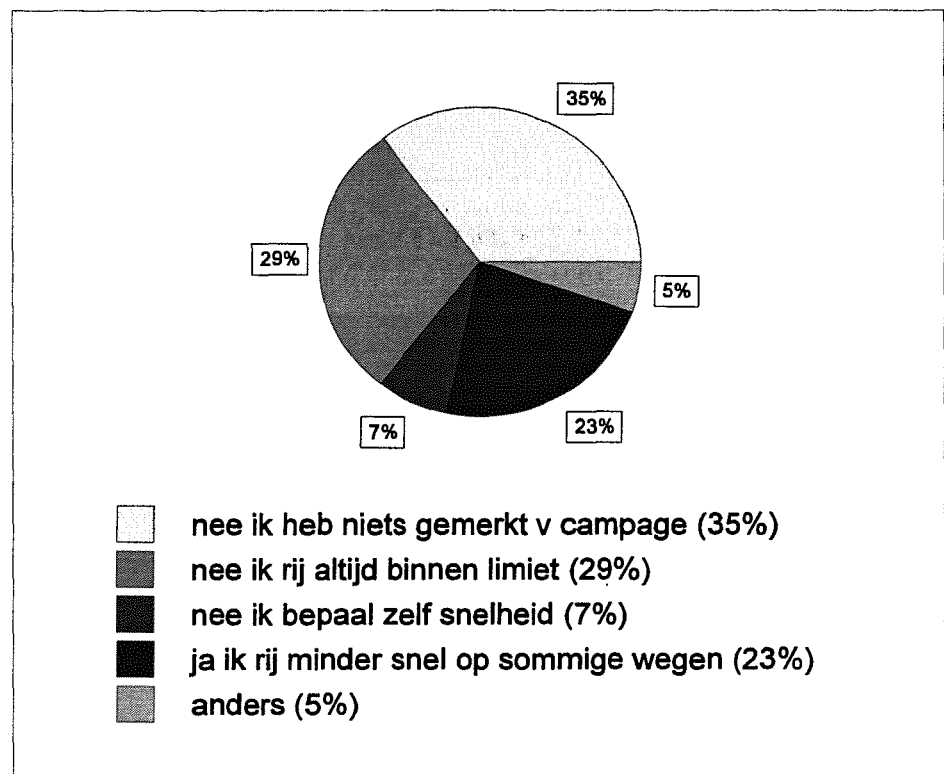
Gevraagd of men wel eens de snelheidslimiet overschrijdt op wegen met een 80 km/uur-limiet, antwoordt één derde van de respondenten (31%) dat men dit regelmatig doet, een kwart (26%) dat men dit alleen doet bij inhalen en meer dan vier op tien (43%) dat men dit zelden of nooit doet.

Wat de zelfbeweerde verandering in snelheidsgedrag betreft, is een vergelijking gemaakt tussen de reguliere berijders van de campagnewegen (zie Afbeelding 5.6).

We zien in Afbeelding 5.6 dat het percentage reguliere berijders die naar eigen zeggen langzamer zijn gaan rijden op provinciale wegen, bij de actie in '97 aanzienlijk groter is (20%) dan bij de eerder gehouden acties (10%-12%).



Afbeelding 5.6. Percentage dat zegt langzamer te rijden op provinciale wegen.



Afbeelding 5.7. Antwoordpercentages vraag 19: Heeft de voorlichtingscampagne u ertoe aangezet om uw snelheidsgedrag te veranderen?

Er is ook een aparte vraag gesteld of kennis van de voorlichtingscampagne heeft bijgedragen aan de verandering in het snelheidsgedrag. *Afbeelding 5.7* toont de antwoordpercentages op deze vraag.

Zoals wij in de tabel kunnen zien, is bijna een kwart van de respondenten (23%) naar eigen zeggen mede door de voorlichtingscampagne op sommige wegen wat minder snel gaan rijden.

## 5.2. Conclusies

1. De methode van steekproeftrekking heeft ertoe geleid dat mannen en 'zakelijk verkeer' sterk vertegenwoordigd zijn in de steekproef. De steekproef vormt niet zozeer een goede weerspiegeling van alle automobilisten die woonachtig zijn in het gebied Zuid-Oost Fryslân, maar het is waarschijnlijk wel een goede afspiegeling van de samenstelling van het wegverkeer op de campagnewegen.
2. Er zijn aanwijzingen dat de ervaring van automobilisten met snelheidscontroles in het campagnegebied intensiever is geweest dan bij eerdere acties: er wordt vaker gemeld dat men een snelheidscontrole is tegengekomen. Ook worden er meer snelheidsbekeuringen per acceptgiro gerapporteerd. Omdat deze vergelijkingen over de tijd zijn uitgevoerd met steekproeven waarin alleen de reguliere berijders van de campagnewegen zijn vertegenwoordigd (dat wil zeggen de groep automobilisten die meer keren per maand of vaker op de campagnewegen hebben gereden), kunnen de verschillen over tijd niet door een verschil met rijervaring op de wegen afgedaan worden. Het is niet geheel uit te sluiten dat andere verschillen tussen steekproeven bijgedragen kunnen hebben aan de gevonden verschillen.
3. Bij de huidige actie geeft een grotere groep automobilisten aan dat men langzamer is gaan rijden op provinciale wegen, dan bij eerdere acties. Bijna een kwart van de respondenten geeft aan dat men mede door de voorlichtingscampagne langzamer is gaan rijden. Ook dit lijkt erop te wijzen, dat de campagne een groter effect op gedrag heeft bereikt. Opnieuw geldt dat niet geheel is uit te sluiten dat steekproefverschillen deels hebben bijgedragen aan dit resultaat.
4. Evenals bij eerdere evaluaties blijkt dat berichtgeving via lokale dagbladen de meest genoemde informatiebron is.
5. Vergeleken met niet-overtreders of incidentele overtredders, zijn de regelmatige overtredders:
  - gemiddeld tien jaar jonger;
  - rijden vaker in een auto van de zaak;
  - rijden jaarlijks meer kilometers;
  - ontvangen vaker een snelheidsbekeuring;
  - horen ook vaker van vrienden of kennissen dat zij wegens snelheid bekeurd zijn;
  - genieten naar eigen zeggen meer van het hard rijden;
  - zetten ergernis eerder om in hogere snelheid;
  - zijn vaker trots erop dat men veilig hard kan rijden.

## 6. Conclusies en aanbevelingen

### 6.1. Conclusies

#### *Voorlichting*

De gegeven voorlichting is intensiever en gericht geweest in vergelijking met de voorgaande campagne. Deze voorlichting is specifiek gericht de doelgroepen 'jongeren' en 'zakelijke rijders'. Bedrijven, sportclubs en uitgaansgelegenheden werden hiervoor benaderd. Uit de enquête kan worden afgeleid dat deze voorlichting een positief effect heeft gehad. In de voorlichting is het emotionele aspect nog niet zo sterk benadrukt.

#### *Politietoezicht*

Het gerealiseerde aantal controle-uren was conform de planning (100%), dat wil zeggen dat per wegvak per week gemiddeld twee uur snelheidscontrole is verricht. Bij campagne I kon slechts 70% van het geplande aantal uren worden gerealiseerd. Er zijn vrij grote verschillen in het aantal controle-uren op de verschillende wegvakken. Het percentage gefotografeerde voertuigen is aanmerkelijk minder geweest in vergelijking met de voorgaande campagne: 5,7% ten opzichte van 8,1%. Het vermoeden bestaat dat de stilstaande radarauto bij een deel van de bestuurders tot afremmen leidt. Opvallend is dat het gebruik van drie verschillende auto's en de relatief grotere inzet, een geringer percentage gefotografeerde auto's opleverde dan bij campagne I. Het bord met de tekst "Uw snelheid is gecontroleerd" is nagenoeg altijd gebruikt.

#### *Snelheidsevaluatie*

Tijdens campagne I is op twee van de gecontroleerde wegen een afname van de rijnsnelheid gevonden: het percentage overtreeders is afgenomen met respectievelijk 21% en 7%. Tijdens campagne II is de snelheid niet verder afgenomen, maar heeft zich min of meer bestendigd.

Op de naburige wegen vond eveneens een snelheidsreductie plaats tijdens campagne I, waarna eveneens min of meer sprake was van een stabiele situatie.

Het verschil in effect tussen campagne I en II kan mogelijk worden verklaard door onbekendheid bij bestuurders bij campagne I en bekendheid van de controlemethode bij campagne II. Het is namelijk gebleken dat een deel van de bestuurders afremt bij het zien van de radarauto.

Op de gecontroleerde en naburige wegen is de taakstelling - maximaal 10% overtreeders (limiet + 10 km/uur) - voor twee wegvakken (waarvan één autoweg) gehaald, op de overige vier wegvakken niet (varieert tussen 16% en 33%).

Het is gerechtvaardigd te veronderstellen dat campagne I (mede) de snelheidsafname heeft veroorzaakt.

In de eindsituatie is het percentage voertuigen dat boven de limiet rijdt echter nog steeds hoog: tussen 40% en 72%, uitgezonderd een autoweg met 13%.

#### *Enquête*

De methode van steekproeftrekking via kentekens bracht met zich mee dat de zakelijke en mannelijke bestuurders sterker vertegenwoordigd waren dan

bij de voorgaande enquête. De steekproef geeft een goed beeld van de gebruikers van deze wegen. De voorgaande campagne gaf een beeld van bestuurders woonachtig in Zuid-Oost Fryslân. Het is niet uit te sluiten dat verschillen tussen de enquêteresultaten mede hieraan kan worden toegeschreven. De ervaring van de automobilisten is dat er meer controles zijn geweest dan in het verleden. Ook zijn er meer snelheidsbekeuringen gerapporteerd. Meer automobilisten beweerden langzamer te zijn gaan rijden. De snelheidsovertreders zijn vaker jonger, rijden vaker in een auto van de zaak en rijden meer kilometers per jaar.

## 6.2. Aanbevelingen

Aanbevolen wordt:

- De toezichtsinspanningen verder te continueren.
- De snelheidscontroles onopvallend en gecamoufleerd te verrichten en te variëren naar plaats en tijd.
- De controle-frequentie te verhogen.
- De snelheid met behulp van het provinciale meetnet periodiek te monitoren, zodat gericht naar plaats en tijd (waar, wanneer) toezicht kan worden gehouden. Wegen waar de taakstelling (nagenoeg) is gehaald lage prioriteit geven.
- Bij de voorlichting meer plaats te geven aan nieuwe elementen, zoals aanspreken van de emotie, naast het verstand. Uit de enquête is gebleken dat de probleemgroepen de jongere bestuurder en de zakelijke rijder zijn. Men kan nagaan op welke wijze een gericht aanspreken van deze groepen kan worden verbeterd. Van het effect van specifieke voorlichting gericht op deze groepen is nog niet veel bekend; het is zinvol dit nader te bepalen.
- De relatie tussen inzet aan snelheidscontrole en mate van naleving kan worden bepaald door middel van frequente monitoring van de rijsnelheid. Tevens kunnen het ‘geheugen-effect’, de duur van een effect op snelheid na beëindiging van de controles, en het effect van een variatie van de inzet, worden nagegaan. Op basis hiervan kan mogelijk een optimale aanpak (efficiënt en effectief) worden afgeleid.



## Literatuur

Boerboom, S.A.J. & Vissers, J.A.M.M. (1996). *Enquête Snelheidscampagne Fryslân november 1995*. TT96-3. Traffic Test, Veenendaal.

Goldenbeld, Ch. (1997). *Het PROV onder de loep: een samenvatting*. R-97-7. SWOV, Leidschendam.

Levelt, P. (1998). *Speed and Emotion; Established and newly developed ideas about the content of questionnaires and the designing of campaigns*. An EU MASTER Report.

Oei Hway-liem & Goldenbeld, Ch. (1996). *Snelheidscampagne in Zuid-Oost Fryslân*. R-96-61. SWOV, Leidschendam.

Oei Hway-liem, Goldenbeld, Ch. & Bos, J.M.J. (1997). *Evaluatie van het toezicht op snelheid op 80 km/uur-wegen en autowegen in Fryslân, Overijssel en Flevoland*. R-97-6. SWOV, Leidschendam.

Vissers, J.A.M.M. (1995). *Enquête Snelheidscampagne Fryslân; Eindrapport*. TT94-85. Traffic Test, Veenendaal.



## Bijlage 1 t/m 7

1. *Convenant inzake 'Gericht Verkeerstoezicht op 80 km/uur-wegen' door de basiseenheden Heerenveen en De Stellingwerven*
2. *Geografische kaart met snelheidsmeetlocaties*
- 3a. *Relevante punten met betrekking tot voorlichting*
- 3b. *Overzicht voorlichtingsactiviteiten*
- 3c. *Artikelen, affiches, persberichten en brieven*
- 4a. *Interimverslag snelheidsevaluatie*
- 4b. *Resultaten snelheidsevaluatie*
- 5a. *Enquêteformulier*
- 5b. *Enquête-resultaten*
6. *Resultaten politiecontroles*
7. *Afbeeldingen*



## Bijlage 1

# Convenant inzake 'Gericht Verkeerstoezicht op 80 km/uur-wegen' door de basiseenheden Heerenveen en De Stellingwerven

### Ondergetekenden:

De Politie Friesland, ten deze vertegenwoordigd door de heer S.Vogelzang, district De Wouden, verder genoemd 'de Politie',

De provincie Friesland, ten deze vertegenwoordigd door de heer drs.J.Walsma, lid van het college van Gedeputeerde Staten, daartoe gemachtigd door de Commissaris der Koningin en handelend ter uitvoering van een besluit van Gedeputeerde Staten dd 11 juli 1995, verder genoemd 'de provincie',

De minister van Verkeer en Waterstaat, ten deze vertegenwoordigd door de heer mr.M.J.Olman, hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Noord-Nederland, verder genoemd 'het Rijk',

### Overwegende

- dat de Politie naar aanleiding van de ongevallen op de 80 km/uur-weg vakken :
  - Petersburg - Boekhorst,
  - Oosterwolde - Wolvega,
  - Heerenveen - Donkerbroek en
  - Gorredijk - Noordwolde,een project Gericht Verkeerstoezicht wil uitvoeren, verder genoemd het 'project';
- dat er landelijk behoefte bestaat aan kennis omtrent diverse vormen van Gericht Verkeerstoezicht op 80 km/uur-wegen;
- dat het snelheidsbeheersingsproject op 80 km/uur-wegen van de Politie Friesland in 1994 nog onvoldoende onderzoekgegevens heeft opgeleverd, waardoor voortzetting van het onderzoek in 1995 gewenst is;
- dat ter voorbereiding en begeleiding van het snelheidsbeheersingsproject in 1995, een projectgroep 'Snelheid Heerenveen/Stellingwerven' van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland, is ingesteld, verder genoemd 'de projectgroep';

- dat het wenselijk is om nadere afspraken te maken omtrent de uitvoering van het project,

### spreken het volgende af:

#### A. Gericht Verkeerstoezicht en voorlichting

De Politie zal met ingang van 1 september 1995 voor het project menskracht en middelen planmatig inzetten op de volgende wegvakken:

Petersburg - Boekhorst,  
Oosterwolde - Wolvega,  
Heerenveen - Donkerbroek en  
Gorredijk - Noordwolde.

Gedurende drie achtereenvolgende maanden zal een toezichtsniveau van twee controles van elk 1 (netto) uur per wegvak per week worden gehandhaafd.

Afhankelijk van de bereikte effecten op het verkeersgedrag van de weggebruikers zal na deze drie maanden het project op onderhoudsniveau worden voortgezet, opdat er sprake is van een blijvend optimaal effect.

De Politie coördineert de voorlichting over het project en over de behaalde resultaten.

De looptijd van het project bedraagt drie jaar. In onderling overleg kan na drie jaar besloten worden het project voort te zetten.

#### B. Snelheidsmetingen

De provincie zal ten behoeve van het project periodiek metingen verrichten ten aanzien van rijsnelheden op bovengenoemde wegvakken en op enkele controle wegvakken.

De provincie levert een analyse van de ongevallen van de wegvakken en evalueert deze.

#### C. Onderzoek

Het Rijk draagt zorg voor het uitvoeren van een evaluatie-onderzoek van het project.

Het onderzoek betreft de rijsnelheden en een enquête onder weggebruikers.

#### D. Overig

De Politie, de provincie en het Rijk maken onderling nadere afspraken ter voorbereiding en uitvoering van het project, de voorlichting en het onderzoek ten behoeve van het project, in het periodiek overleg van de projectgroep en zullen elkaar waar nodig van informatie voorzien.

Het Rijk stelt aan de Politie een camera ter beschikking gedurende de looptijd van het project.

De Politie beheert de camera en draagt zorg voor de kosten van het onderhoud en het jaarlijks keuren van de camera.

De datum van ingang van het convenant is de datum van de ondertekening.

Voor zaken, waarin dit convenant niet voorziet, worden afspraken gemaakt in het overleg van de eerdergenoemde projectgroep.

Aldus opgemaakt en in drievoud ondertekend te Wolvega op 28 augustus 1995.

namens de Politie,  
*S. Vogelzang,*

namens de provincie Friesland,  
*drs.J. Walsma,*

namens het Rijk,  
*mr.M.J.Olman,*



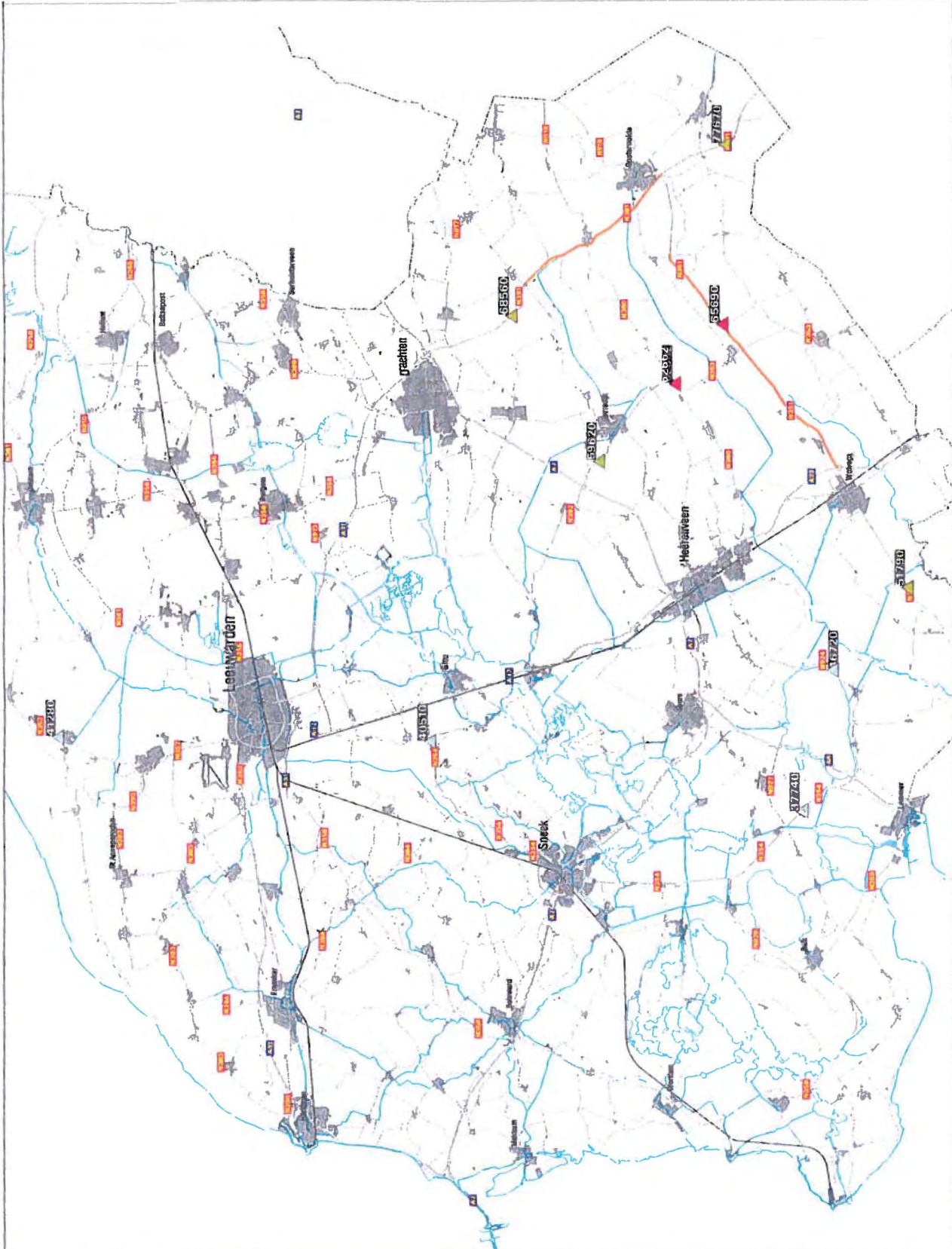


## Bijlage 2

## Geografische kaart met snelheidsmeetlocaties

# Snelheidsmeetlocaties t.b.v. het project Z.O.-Fryslân

Provincie Fryslân  
 Databank/Kartografie  
 verwerkt met GIS



203208

snelheidsmeetlocatie

gemeeten:

- toezicht ▲
- naburig ▲
- veraf ▲

de geselecteerde toezichtwegvakken

Info:

afd. Economie & Infrastructuur  
 bureau Verkeer en Vervoer

8 mei 1998

0 5 10 km



1. Korte omschrijving project. In Zuid-Oost Fryslân vindt in het najaar 1997 een vervolgcampagne plaats, waarbij intensieve snelheidscontroles - uitsluitend 'op kenteken' - zullen worden gehouden op een zestal 80 km/uur-wegvakken op werkdagen overdag. Er wordt daarbij een bord getoond met de tekst "Uw snelheid is gecontroleerd, Politie"; dit is voorbij de radarauto. Bij de daarbij te geven voorlichting zullen nieuwe elementen worden ingebracht, met name ter beïnvloeding van de attitude van de bestuurder. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de door Levelt verrichte literatuurstudie 'Speed and motivation' (1998); EU project MASTER.
  
2. Uit de studie wordt afgeleid dat het gewenst is de voorlichting zo specifiek mogelijk op een doelgroep af te stemmen. De voorlichting hoeft niet beperkt te worden tot de toezichtsperiode 'werkdag-overdag'. De volgende kenmerken zijn relevant:
  - gebied Zuid-Oost Fryslân;
  - provinciale wegen, limiet 80 km/uur;
  - informatie over de limiet langs de weg;
  - doorgaand verkeer uit andere regio's;
  - zakenrijders op werkdagen overdag;
  - recreatie- of boodschappenverkeer;
  - jonge bestuurders overdag, in weekeind en 's nachts;
  - frequentie ritten op de betreffende routes;
  - aanwezigheid bedrijven, winkelcentra, disco's, sport- en andere recreatie centra in de regio;
  - te snelle rijders op werkdagen overdag, in weekend en 's nachts;
  - veel voorkomende ongevalskenmerken in dit gebied:
    - \* locatietype zoals kruisingen, bochten, rechte wegvakken;
    - \* manoeuvre-type: enkelvoudige, frontaal, kop-staart, flankongevallen;
    - \* betrokken verkeersdeelnemer: automobilist, tractor, fietser, bromfietser.
  
3. Mogelijkheden voor de voorlichting:
  - Van belang is dat politie, justitie en provinciale autoriteiten expliciet aangeven geheel achter de snelheidsbeperkende campagne te staan. Dit uit oogpunt van zorg voor de slachtoffers. Bij de persconferentie bij de start van de campagne kunnen regionale bestuurders zich publiekelijk committeren zich te zullen houden aan de limiet.
  - De voorlichting zal zoveel mogelijk expliciet gericht moeten worden op de structureel te snelle rijder, dat zijn vooral de jonge bestuurders en de zakelijke rijder.
  - Van belang is dat het gebied waar de strenge controles worden gehouden, Zuid-Oost Fryslân, wordt vermeld.
  - De methode van de snelheidscontroles dient te worden beschreven: op kenteken met feed-back bord.
  - Het aantal slachtoffers in West- en Ooststellingwerf en Heerenveen in 1995 is *20 doden* en *68 ziekenhuisgewonden*. Nagegaan dient te worden welke ongevalstypen en -manoeuvres veel voorkomen in dit gebied.
  - Relatie tussen snelheid en deze ongevallen beschrijven, evenals de te verwachten sterke reductie in ongevallen bij afnemende snelheid. Een afname van 1 km/uur in gemiddelde snelheid heeft 3% minder ongevallen tot gevolg!

- Motivatie voor deze controles is primair 'veiligheid' (dus niet de kas spekken): door het structureel te snelle rijders, in het bijzonder jongeren en zakelijke rijders te beperken, en bestrijding van de veel voorkomende ongevalstypes en -manoeuvres.
  - Motivatie te snel rijden:
    - \* aanpassen aan snelheid van anderen: dit gaat voor de 80 km/uur-weg niet zo gauw vanwege de relatief kleine hoeveelheid verkeer.
    - \* haast: op basis van onderzoek is bewezen dat de tijdwinst door te snel rijden zeer gering is; wellicht is een voorlichtingsfilm hierover zinvol.
    - \* niet bewust zijn van de limiet: er mag geen onduidelijkheid zijn over de limiet van 80 km/uur.
    - \* plezier: negatieve associaties van te snel rijden noemen en positieve van rustig rijden. Negatieve consequenties laten zien: dus bijvoorbeeld een typisch ongeval in die regio tonen als voorbeeld. Hierbij ook het vervolgtraject laten zien, dus: ziekenhuisopname, revalidatie, lichamelijke en geestelijke consequenties.
  - Schuldgevoel als gevolg van bij anderen veroorzaakt letsel en leed en eigen opgedane letsel en leed voor familie hierdoor.
  - Wroeging: als gevolg van letsel dat je jezelf hebt aangedaan, leed ten aanzien van werk, inkomen, enzovoort.
  - Vermeld kan worden dat in Europees verband (in vijftien EU-landen 43.500 doden in 1995) beoogd wordt de snelheid te matigen door onder meer politiecontrole en voorlichting. Dit versterkt de motivatie van bestuurders zich aan de limiet te houden. Tevens melden dat het overgrote deel van automobilisten in Nederland en in Europa achter matiging van de rijsnelheid staat.
  - Aan jongeren de eigen verantwoordelijkheid benadrukken. Afwijkend gedrag in positieve zin durven tonen, keuze voor intelligent en verantwoord rijgedrag en niet als dom kuddedier achter snelheidsduivel aanlopen en naäpen, of je door een achterligger laten opjagen. Informatie, brochure plaatsen bij sport-, recreatiecentra, disco.
  - De zakelijke rijder. Risico-inventarisatie laten maken van bedrijf (ARBO-wet). Gedrag kan ook worden beïnvloed door de werkgever aan te spreken op verantwoord gedrag van hun employé's. Vermeld kan worden dat, zeker herkenbare bedrijfswagens, zich niet asociaal dienen te gedragen. Uit onderzoek is gebleken dat de meeste ongevallen gebeuren dicht bij oorsprong of bestemming, wellicht door ingewikkelde verkeerssituaties of verminderde aandacht voor de rijtaak. Door instructies te geven, is het schadebedrag teruggebracht met 50%, door vermindering ernstige ongevallen. Aanbevolen werd: achteruit te parkeren, de zakenkoffer achterin te plaatsen (afstand nemen van de zaken, aandacht voor rijtaak), autotelefoon niet gebruiken, bij zoeken naar de weg stilstaan, niet een ander volgen. Ook bezoekers van het bedrijf deze aanbevelingen geven, als service.
  - Een slogan 'het kan je zuster of buurman wel zijn' ter bestrijding van het in gevaar brengen van anderen door te snel te rijden, kan helpen.
  - De slogan 'rij niet onder invloed van negatieve emoties' is eveneens relevant.
5. Bij de start van de campagne een persconferentie beleggen. Door het externe bureau dienen de hierboven genoemde elementen in vlotte pakkende teksten te worden omgezet ten behoeve van de geschreven pers. Bij tv-uitzendingen dienen kenmerkende locaties uit de regio in beeld te worden gebracht.

**Campagne ZO-Fryslân-ZO veilig!**  
**Overzicht voorlichtingsactiviteiten Vogel & Partners Groningen**

<i>Activiteit</i>	<i>Datum uitgifte</i>
campagne-slogan	28-07-1997
communicatieplan	08-08-1997
mottoborden	22-09-1997
affiches	18-09-1997
flyers	18-09-1997
stramien persbericht resultaten	09-09-1997
uitnodiging start campagne	10-09-1997
persbericht start campagne	09-09-1997
artikel voor pers bij de start van de campagne	18-09-1997
officiële startbehandeling	22-09-1997
artikel sportclubs	18-09-1997
artikel werkgevers	18-09-1997
artikel uitgaansgelegenheden	18-09-1997
begeleidende brieven sportclubs, werkgevers en uitgaansgelegenheden	18-09-1997
promotieteam	sept/okt 1997
persbericht eerste resultaten	08-12-1997
persbericht resultaten campagne	05-02-1998

N.b. Genoemde data zijn de momenten waarop wij de produkten hebben aangeleverd. Kees Gunnink heeft vervolgens voor de verzending zorg gedragen.



# Hard rijden Zuidoosthoek fel bestreden

OOSTERWOLDE - De politie houdt de komende drie maanden dagelijks snelheidscontroles op de provinciale wegen in Zuidoost-Friesland. De nieuwe campagne 'ZO-Fryslân, ZO veilig' moet een extra impuls geven aan lopende snelheidsproject op 80-kilometerwegen in heel Friesland.

Dat in 1994 door Rijkswaterstaat opgezette project heeft in de Zuidoosthoek onvoldoende resultaten opgeleverd. Dankzij de radarcontroles zakte de gemiddelde snelheid van automobilisten weliswaar met 6 kilometer per uur, maar het aantal ongevallen nam nauwelijks af. Door 36 procent tot liefst 60 procent van de weggebruikers werd te hard gereden. De radar stond geregeld opgesteld langs de wegen Oosterwolde-Wolvega, Oosterwolde-Donkerbroek, Donkerbroek-Oudehorne en Gorredijk-Noordwolde.

Het slotstuk van de driejarige campagne zal agressiever zijn. De radarcontroles worden aangekondigd op grote borden met de tekst: '80, een mooie leeftijd'. Weggebruikers jonger dan tachtig jaar worden op deze wijze

geconfronteerd met het feit dat door te hard rijden levens vroegtijdig worden beëindigd.

Gedeputeerde Kobus Walsma onthulde gistermiddag nabij de Venekoterkruising onder Oosterwolde het eerste bord. Allerlei overheden en instanties werken mee aan het project. Doel is dat 90 procent van alle weggebruikers zich aan de limiet houdt. Walsma wil verder meer verkeer over de belangrijkste wegen laten rijden.

Nieuw aan het project is de meer persoonlijke benadering van jongeren en deelnemers aan het zakelijk verkeer. Beide groepen herbergen doorgaans veel snelheidsduivels. In clubbladen en tijdschriften verschijnen advertenties met teksten als '80 is cool, van harder word je koud'.



Friese politie sluit overeenkomst met ministerie van Justitie

# Strengere controle op wegen

Oosterwolde – De controles op de Friese wegen worden de komende twee jaren intensiever. De politie van deze provincie sluit binnenkort een overeenkomst met het ministerie van Justitie over een gericht toezicht. Er zal in 1998 en 1999 met name worden gelet op snelheid, alcoholgebruik en het dragen van gordels en helmen.

Voor het project krijgt Politie Friesland een vergoeding van het Rijk. Van deze subsidie wordt de extra inzet van personeel en materieel bekostigd. Zes medewerkers zullen voor de controles worden vrijgemaakt.

Districtschef B. P. Takkenberg van De Wouden maakte gistermiddag in Oosterwolde gewag van de strengere aanpak. Hij deed dat bij de start van een snelheidscampagne. Hoewel hij geen precieze cijfers paraat had, zei Takkenberg dat het streven is jaarlijks 125.000 bekeuringen voor snelheidsovertredingen uit te schrijven.

Het bedrag dat de politie uit Den Haag krijgt, schat Takkenberg op circa zes ton. „De kosten voor zes personeelsleden.” De districtschef is blij met het convenant. In z'n ogen hebben de controles van vandaag-de-dag een te vrijblijvend karakter. Niet zelden verdwijnt een project naar de achtergrond, omdat andere zaken prioriteit genieten.

Aan de andere kant schuilt er ook een gevaar in zo'n overeenkomst, stelde Takkenberg. Immers, wie met de geldbuidel zwaait heeft de macht en gaat het beleid bepalen. De baas van De Wouden vertelde gelukkig te zijn als het aantal

verbalen niet wordt gehaald. „Het moet geen doel zijn maar een middel.”

Gedeputeerde Walsma gaf op de Schoterlandseweg het startschot voor de snelheidscampagne in Zuid-Oost Friesland. Het project heeft het motto 'ZO-Fryslân ZO Veilig' opgeplakt gekregen. Gedurende drie maanden zal de politie het verkeer op de zogenoemde 80 km/uur-wegen in de gemeenten Heerenveen en West- en Ooststellingwerf nauwlettend in de gaten houden. Dat betreft een zestal baanvakken.

Het is niet de eerste keer dat er in de vierhoek Wolvega, Oosterwolde, Donkerbroek en Heerenveen regelmatig radarapparatuur wordt opgesteld. Al twee keer eerder werden er snelheidscampagnes gehouden. Het toezicht vloeit voort uit een overeenkomst die het Rijk, de provincie en de politie in augustus 1995 sloten.

De twee vorige projecten heb-

ben wel degelijk zoden aan de dijk gezet. „Maar”, zo merkte gedeputeerde Walsma op, „helaas in onvoldoende mate. Een verdere vooruitgang is noodzakelijk”. De provincie streeft ernaar negentig procent van de automobilisten aan de snelheid te laten houden. „Dat moet beslist haalbaar zijn.”

Toezicht op handhaving van de maximum-snelheid is een belangrijk wapen in de strijd tegen onveiligheid. Uit onderzoek blijkt dat vijftig procent van de ongevallen met letsel op de 80 km-wegen wordt veroorzaakt door een te hoge snelheid. Bij de controles wil de provincie voortaan meer in regionaal verband samenwerken.

In het terugdringen van het aantal slachtoffers speelt het aspect van de snelheid een essentiële rol, zo benadrukte politiechef Takkenberg eveneens. Volgens hem leidt terugdringing van de snelheid met één procent tot een daling van het aantal ongevallen met drie procent.



Gedeputeerde Walsma heeft met het onthullen van een mottobord het startsein voor de snelheidscampagne in de Zuidoosthoek gegeven. Naast hem politiechef Takkenberg.

Foto: Frans Andringa



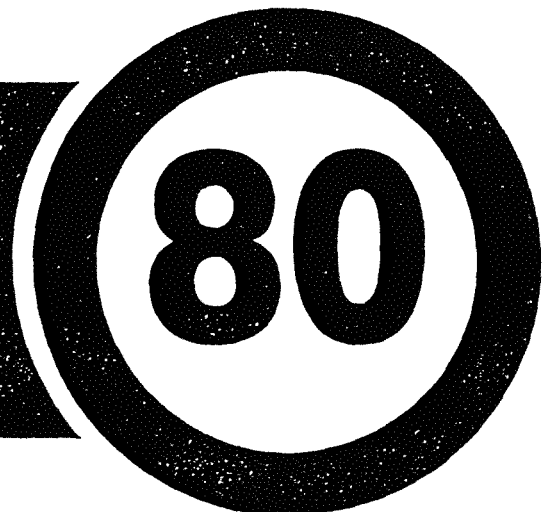
**is cool**

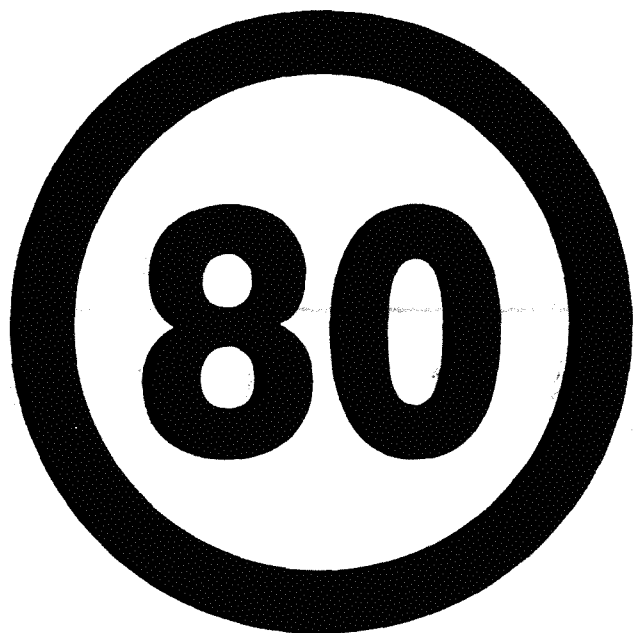
**van harder word je koud**

20 doden

---

**ZO-Fryslân  
ZO veilig!**



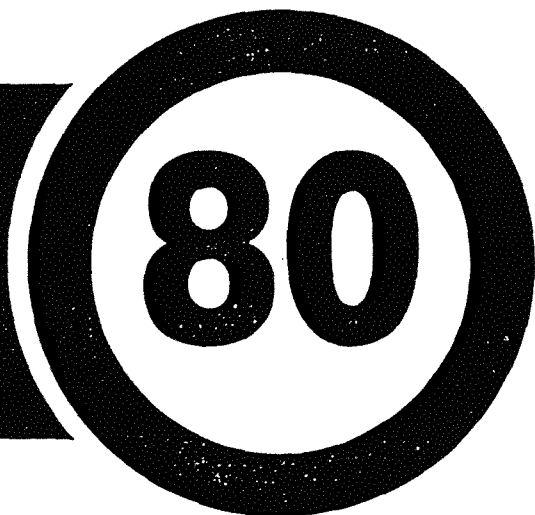


**harder is rood  
nog harder is ...**

**20 doden**

---

**ZO-Fryslân  
ZO veilig!**



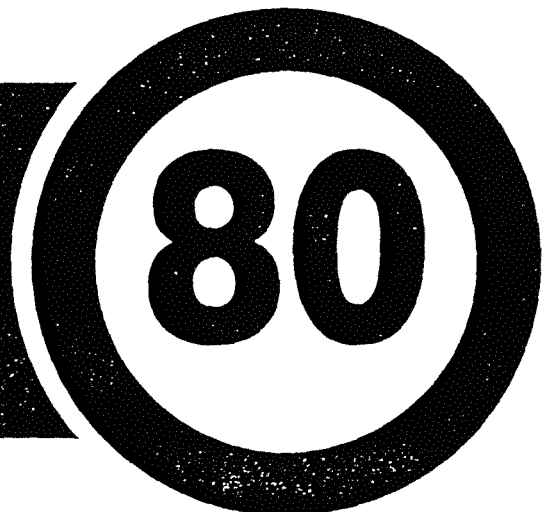


**harder is slecht  
voor de  
gezondheid**

20 doden

---

**ZO-Fryslân  
ZO veilig!**



**ZO-Fryslân  
ZO veilig!**



september 1997

## PERSBERICHT

### Snelheidscampagne 'ZO-Fryslân ZO Veilig!' van start

Op 22 september 1997 gaat in Zuid-Oost Friesland officieel de snelheidscampagne onder het motto "ZO-Fryslân ZO Veilig!" van start. Gedurende drie maanden zullen intensieve snelheidscontroles worden gehouden op zes wegvakken in het gebied met een snelheidslimiet van 80 km/uur, in combinatie met intensieve voorlichting.

Het officiële startsein van de campagne wordt gegeven door gedeputeerde J. Walsma van de provincie Friesland met de onthulling van het mottobord met de slogan "ZO-Fryslân ZO Veilig!".

De campagne "ZO-Fryslân ZO Veilig!" is onderdeel van de intensieve snelheidscontroles die Rijkswaterstaat in 1994 is gestart in heel Friesland. In het derde en tevens laatste jaar van het project wordt met deze snelheidscampagne een extra impuls gegeven in Zuid-Oost Friesland.

### Doel campagne

De campagne is gericht op verbetering van de verkeersveiligheid, met als doel het terugdringen van het aantal overtredingen van de snelheidslimiet van 80 km/u. Met het terugdringen van het aantal snelheidsovertredingen wordt beoogd het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van te hard rijden, te reduceren.

**0512 387708**

## **Snelheidscontroles en intensieve voorlichting**

Nieuw aan deze campagne is de combinatie van snelheidscontroles met intensieve en gerichte voorlichting om het verkeersgedrag van structurele hardrijders te beïnvloeden.

Tijdens werkdagen wordt uitsluitend 'op kenteken' gecontroleerd met behulp van radar, waarna een bord met de aanduiding "Uw snelheid is gecontroleerd. Politie" is geplaatst. De snelheidscontroles worden uitgevoerd op 80-kilometerwegen in het gebied Wolvega, Oosterwolde, Donkerbroek en Heerenveen. Behalve de weggebruikers op de betreffende 80 kilometerwegen en de bewoners van het gebied, zullen structurele hardrijders, waaronder jonge bestuurders en het zakelijk verkeer, gericht worden benaderd.

## **Effectmeting**

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) verricht voor de start van de campagne een nulmeting, zodat na afloop van de campagne bepaald kan worden welke resultaten zijn geboekt.

## **Samenwerkende partijen**

Aan de snelheidscampagne 'ZO-Fryslân ZO Veilig!' werken de volgende partijen samen:

- Regiopolitie Friesland
- Provincie Friesland
- Veilig Verkeer Nederland
- Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland
- Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Friesland (ROV)
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

## **Einde persbericht**

### Noot voor de redactie

*Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Kees Gunnink, voorlichter van Regiopolitie District "De Wouden tel : 0512 387708*

**ZO-Fryslân  
ZO veilig!**



### **Start snelheidscampagne Zuid-Oost Friesland**

#### **ZO-Fryslân ZO Veilig!**

Op 22 september 1997 start in zuidoost Friesland de snelheidscampagne onder het motto 'ZO-Fryslân ZO Veilig!'. Deze campagne geeft een extra impuls aan de intensieve snelheidscontroles in heel Friesland, het drie jaar durende project waarmee Rijkswaterstaat in 1994 is begonnen. Gedeputeerde Walsma van de provincie Friesland geeft met de onthulling van een mottobord op de Schotelandseweg het officiële startsein.

Overall in Nederland wordt te hard gereden; Friesland vormt daarop geen uitzondering. Als gevolg van een te hoge snelheid raken er in Nederland ieder jaar naar schatting 15.000 mensen gewond. Het beleid van de overheid is er dan ook op gericht om het aantal verkeersslachtoffers drastisch terug te dringen. Het houden van intensieve snelheidscontroles is in dat kader een instrument om weggebruikers ertoe te bewegen hun rijsnelheid binnen de wettelijke perken te houden. Uit onderzoek is overigens gebleken dat het merendeel van de automobilisten in Nederland en de rest van Europa voorstander zijn van het matigen van de rijsnelheid. Het ook in praktijk brengen, vereist in de meeste gevallen nog wat extra stimulans.

#### **Relatie snelheid en ongevallen**

In 1995 werden in West- en Ooststellingwerf en Heerenveen 88 verkeersslachtoffers geregistreerd, waarvan 20 mensen om het leven zijn gekomen en er 68 gewond raakten.

Uit onderzoek is gebleken dat wanneer de gemiddelde rijsnelheid met 1 km/uur wordt teruggebracht, er 3% minder ongevallen plaatsvinden. Alle reden voor het houden van intensieve snelheidscontroles in zuidoost Friesland.

#### **Intensief en gericht**

De campagne 'ZO-Fryslân ZO Veilig!' richt zich specifiek op 80 kilometer-wegen in het gebied tussen de vierhoek Wolvega, Oosterwolde, Donkerbroek en Heerenveen.

Gedurende drie maanden wordt dagelijks intensief 'op kenteken' gecontroleerd op diverse wegvakken in het gebied. Dit gebeurt met behulp van radar, waarna een bord met de aan-

duiding "Uw snelheid is gecontroleerd. Politie" de weggebruiker van de controle in kennis stelt. Nieuw aan deze campagne is de combinatie van intensieve snelheidscontroles met gerichte voorlichting. Structurele hardrijders, waaronder jongeren en het zakenverkeer, worden specifiek aangesproken op hun rijgedrag en de gevolgen daarvan. Richting jongeren wordt gestimuleerd om achter het stuur zelf verantwoordelijkheid te nemen. Hard rijden is niet stoer maar levensgevaarlijk. Het zakelijk verkeer wordt gewezen op het feit dat hard rijden nauwelijks tijdwinst oplevert, hooguit enkele minuten. Bovendien is te hard rijden in een herkenbare bedrijfsauto niet bepaald reclame voor de zaak.

### **Resultaat**

De intensieve en gerichte aanpak moet het aantal overtredingen van de snelheidslimiet van 80 kilometer per uur in zuidoost Friesland terugdringen, waardoor het aantal ongevallen als gevolg van de snelheidsoverschrijding, vermindert.

Om vast te kunnen stellen of het verkeersveiligheidsproject van Rijkswaterstaat inderdaad het beoogde resultaat oplevert, heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) aan het begin van het project een nulmeting gehouden. Tijdens en na afloop van de het project in 1998 worden opnieuw metingen verricht, zodat een goed beeld ontstaat van het geboekte resultaat.

### **Betrokken partijen**

De werkgroep die snelheids campagne 'ZO-Fryslân Zo Veilig!' heeft voorbereid en coördineert, bestaat uit vertegenwoordigers van alle betrokken partijen. Dat zijn Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland, Provincie Friesland, Regiopolitie Friesland, Veilig Verkeer Nederland, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Friesland (ROV) en Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).



**ZO-Fryslân  
ZO veilig!**



**"UW SNELHEID WORDT  
GECONTROLEERD. POLITIE"**

Dit is een waarschuwing! Het zou niet nodig moeten zijn. Maar dat is het helaas wel. Jaarlijks raken er in Nederland circa 15.000 mensen gewond of erger als gevolg van te hard rijden. Zet uw leven en dat van anderen niet op het spel.

**Extra impuls**

Om die reden heeft Rijkswaterstaat in zuidoost Friesland de campagne "ZO-Fryslân ZO Veilig!" gestart.

Deze campagne geeft een extra impuls aan het drie jaar durende verkeersveiligheidsproject dat Rijkswaterstaat in 1994 is begonnen.

**Minder verkeersslachtoffers**

De bedoeling van het project is om het aantal snelheidsovertredingen te verminderen, waardoor het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van te hard rijden beperkt wordt.

**ZO-Fryslân  
ZO veilig!**



**Intensieve snelheidscontroles**

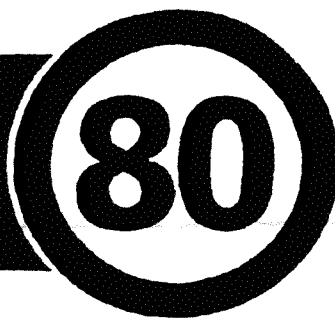
Vanaf 22 september 1997 wordt dagelijks op verschillende 80-kilometerwegen in het gebied tussen de vierhoek Wolvega, Oosterwolde, Donkerbroek en Heerenveen intensief op snelheid gecontroleerd. Dit gebeurt "op kenteken" met behulp van radar. Een bord met de aanduiding "Uw snelheid is gecontroleerd. Politie" maakt de controle aan de automobilist bekend. U bent gewaarschuwd!

**ZO-Fryslân ZO Veilig!**

Wie beseft dat te hard rijden zijn eigen leven en dat van anderen kan kosten, houdt zich aan de maximum snelheid. Dan hoeft er geen waarschuwing of boete meer aan te pas te komen. Dan hebben we met elkaar ons doel bereikt:

**ZO-Fryslân ZO Veilig!**

**ZO-Fryslân  
ZO veilig!**



**Veilig rijden? maak er een sport van!**

Te hard rijden kost te veel. Een mensenleven is niet in geld uit te drukken. Je leven lang in een rolstoel, nooit meer aan sport kunnen doen. Het zal je maar overkomen. Je zal het maar op je geweten hebben. Meestal sta je er pas bij stil als je er mee te maken krijgt. Laat het niet zover komen en hou je aan de maximum snelheid. Dan zit jij in ieder geval goed.

Op 22 september start de campagne 'ZO-Fryslân ZO Veilig!'. De bedoeling van deze campagne is om in Zuid-Oost Friesland het aantal ongelukken als gevolg van te hard rijden te verminderen. Dat lukt alleen als automobilisten zich aan de maximum snelheid houden. Vooral op wegen waar een snelheidslimiet van 80 km/u geldt, wordt vaak te hard gereden. Juist op dit soort wegen gebeuren dan ook veel onnodige en ernstige ongelukken. Alle reden om er wat aan te doen.

**Hoe hard rij jij eigenlijk?**

Drie maanden lang wordt er op 80 kilometerwegen in het gebied tussen de vierhoek Wolvega, Oosterwolde, Donkerbroek en Heerenveen intensief op snelheid gecontroleerd. Het gaat om radarcontroles, waarna een bord "Uw snelheid is gecontroleerd. Politie." is geplaatst. Dit, om automobilisten er bij stil te laten staan hoe hard ze eigenlijk rijden. Door middel van voorlichting wordt gewezen op de gevaren en gevolgen van het overschrijden van de snelheidslimiet. Hoe hard rij jij eigenlijk?

Help mee om 'ZO-Fryslân ZO Veilig' mogelijk te maken.

**Veilig rijden, maak er een sport van!**



- Friesland
- District De Wouden

Aan bestuur Sportclubs

datum

betreft: snelheidscampagne "ZO-Fryslân ZO Veilig!"

Geacht bestuur,

Graag vragen wij uw aandacht voor het volgende:

Op 22 september jl. is het officiële startsein gegeven voor de snelheidscampagne "ZO-Fryslân ZO Veilig!". Gedurende drie maanden zal op een aantal 80-kilometerwegen in zuidoost Friesland intensief op rijsnelheid worden gecontroleerd. De bedoeling van deze campagne is het aantal overschrijdingen van de snelheidslimiet terug te dringen, zodat er minder ongelukken als gevolg van te hard rijden plaatsvinden. Deze komende 3 maanden maakt deel uit van een 3 jaar durende campagne welke in 1995 is gestart. Deze 3 maanden geeft juist een extra impuls voor het lopende project.

Uit onderzoek is gebleken dat met name jongeren in de leeftijd van 18-24 jaar structureel te hard rijden. Om deze jeugdige automobilisten aan te spreken, hebben wij bijgaand artikel en affiche gemaakt. Om deze jongeren daadwerkelijk te bereiken, vragen wij uw medewerking.

Wij verzoeken u dan ook vriendelijk om het artikel op te nemen in uw clubblad en het affiche een opvallende plaats te geven in uw sportaccommodatie.

Wij danken u bij voorbaat voor uw medewerking aan het bevorderen van de verkeersveiligheid in zuidoost Friesland, zodat we straks met elkaar kunnen concluderen: "ZO-Fryslân ZO Veilig!".

Met vriendelijke groet,

Kees Gunnink  
namens de werkgroep "ZO-Fryslân ZO Veilig!"  
telefoon: 0512 387708  
fax : 0512 381559

Bijlagen:

- artikel "Veilig rijden? maak er een sport van"
- affiche

Verwezen wordt naar het SWOV-rapport 'Snelheidscampagne in Zuid-Oost Fryslân' van Oei et al (1996), waarin de evaluatiemethode wordt beschreven.

Op de kaart van *Bijlage 2* zijn de zes wegen gemarkeerd (met N-nummer), waar een snelheidscontrole is uitgevoerd; andere omliggende wegen zijn eveneens op de kaart opgenomen. Op deze kaart zijn de meetlocaties en wegen van een nummer voorzien.

De locaties op N-351-1 (no. 656900) en N-380 (no. 62662) vallen binnen het gecontroleerde deel. De locaties op N-351-2 (no. 517900), N 392 (no. 59620), N-381-1 (no. 77670) en N-381-2 (no. 68560) vallen daar buiten.

De snelheid in de voor- en naperiode uit de lopende campagne worden naast die uit de voorgaande campagne geplaatst en veranderingen hierin afgeleid.

In *Tabel B4a* wordt de V-90 weergegeven in de voor- en na-situatie uit de voorgaande campagne in 1995/1996 (voor zover gegevens beschikbaar zijn) en in 1997, in de periode van controle, dat is 'werkdag tussen 8-18 uur' en gedurende het weekend (gegevens van avond en nacht zijn opgenomen, maar in dit rapport buiten beschouwing gelaten).

Op de locaties waar gecontroleerd is, de N351-1 en N-380, is op 'werkdag- overdag' (periode van controle), de snelheid V-90 in de voorgaande campagne sterk teruggelopen met respectievelijk 9 en 6,9 km/uur. In de huidige campagne is de snelheid op ongeveer hetzelfde niveau gebleven. Dat wil dus zeggen dat het effect van de laatste campagne alléén, gering is geweest.

Op deze N-351-1 is de V-90 in het weekend geleidelijk gedaald, uiteindelijk met 3,7 km/uur.

Op de N-380 is in de voorgaande campagne de snelheid in het weekend sterk afgenomen met 4,2 km/uur, waarna de snelheid op ongeveer hetzelfde niveau is gebleven.

Op N-351-2, een locatie buiten het gebied waar controle is uitgeoefend, is de V-90 op de 'werkdag-overdag' in de voorgaande campagne met 3 km/uur afgenomen, om vervolgens nog weinig te dalen, in totaal met 4,5 km/uur. In het weekend is de snelheid in de voorgaande campagne met 5 km/uur gezakt, waarna deze nog geleidelijk met 1,2 km/uur verder is afgenomen.

Op de overige drie locaties buiten het gebied van snelheidscontroles, zijn bij de laatste campagne de snelheden op werkdagen overdag slechts weinig afgenomen (tussen 0 en 1,7 km/uur). In het weekend varieert de afname tussen 0,2 en 1,6 km/uur.

Gesteld mag worden dat de campagnes I en II in Zuid-Oost Fryslân een snelheidsreducerend effect hebben gehad, respectievelijk een verkregen snelheidsafname hebben bestendigd.

Ook buiten de periode respectievelijk het gebied waar controle is uitgeoefend, is een snelheidsafname gevonden. De campagnes hebben kennelijk een uitstralingseffect gehad.

ZO Friesland 1996-1997					
I: 1996; II: 1997					
Verschil: Fase 0 1996 (of fase 0 1997) en fase 1 1997					
No. 65690	N351-1				
v-90	I Fase 0	I Fase 2	II Fase 0	II Fase 1	Verschil
werk 8-18	108	101	101,5	99	-9
weekend	108	107	106,2	104,3	-3,7
werk 1-7			112,9	112,6	-0,3
werk 19-24			110,7	109,8	-0,9
No. 62662	N380				
v-90	I Fase 0	I Fase 2	II Fase 0	II Fase 1	Verschil
werk 8-18	98	90	89,8	91,1	-6,9
weekend	98	94	93,9	93,8	-4,2
werk 1-7			103	101,4	-1,6
werk 19-24			97	97,5	0,5
Ondertsaande locaties liggen buiten het gecontroleerde gebied					
No. 51790	N351-2				
v-90	I Fase 0	I Fase 2	II Fase 0	II Fase 1	Verschil
werk 8-18	108	105	104	103,5	-4,5
weekend	113	108	107,1	106,8	-6,2
werk 1-7			116,9	117,3	0,4
werk 19-24			111,5	112,3	0,8
No. 59620	N392				
v-90	I Fase 0	I Fase 2	II Fase 0	II Fase 1	Verschil
werk 8-18			94,3	93,6	-0,7
weekend			99,4	99,2	-0,2
werk 1-7			107,5	103,9	-3,6
werk 19-24			102,1	101,3	-0,8
No. 77670	N381-1				
v-90	I Fase 0	I Fase 2	II Fase 0	II Fase 1	Verschil
werk 8-18			102,6	102,6	0
weekend			109,3	107,7	-1,6
werk 1-7			117,5	114,7	-2,8
werk 19-24			114,7	113,9	-0,8
No. 68560	N381-2				
v-90	I Fase 0	I Fase 2	II Fase 0	II Fase 1	Verschil
werk 8-18			98,1	96,4	-1,7
weekend			109,3	107,7	-1,6
werk 1-7			117,5	114,7	-2,8
werk 19-24			114,7	113,9	-0,8

Tabel B4a. V-90 in de voor- en na-situatie uit de voorgaande campagne in 1995/1996 en in 1997.

Zoals eerder aangegeven, worden de resultaten van de snelheidsmetingen over drie groepen wegen weergegeven:

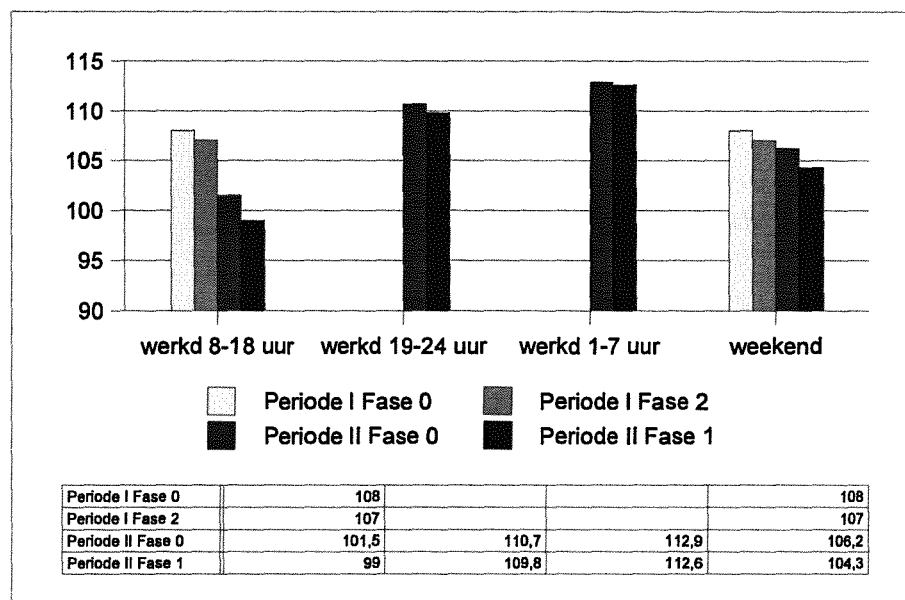
- twee wegvakken waar controles zijn verricht;
- vier wegvakken in de nabijheid van de gecontroleerde wegen;
- vier wegvakken veraf gelegen van de gecontroleerde wegen;

Hierbij is onderscheid gemaakt naar soort dag en periode van de dag.

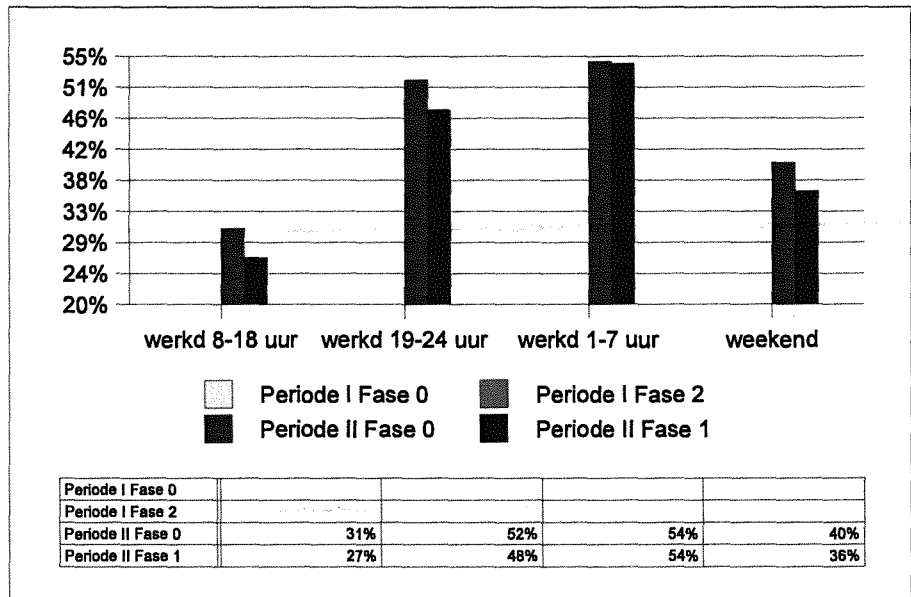
**1. Twee wegvakken waar controles zijn verricht**

De resultaten op de N-351-1 en de N-380 zijn weergegeven in *Afbeelding B4.1 t/m B4.4*. Op deze locaties is op 'werkdag-overdag' (periode van controle), de snelheid V-90 in de voorgaande campagne sterk teruggelopen met respectievelijk 9 en 6,9 km/uur. In de huidige campagne is de snelheid V-90 op de N351-1 nog 2,5 km/uur verder afgenomen, terwijl die op de N-380 met 1,3 km/uur licht is toegenomen. Dat wil dus zeggen dat het effect van de laatste campagne alléén, gering is geweest.

Op N-351-1 is de V-90 in het weekend geleidelijk afgenomen, uiteindelijk met 3,7 km/uur. Op de N-380 is in de voorgaande campagne de snelheid in het weekeind sterk afgenomen met 4,2 km/uur, waarna de snelheid op ongeveer hetzelfde niveau is gebleven.

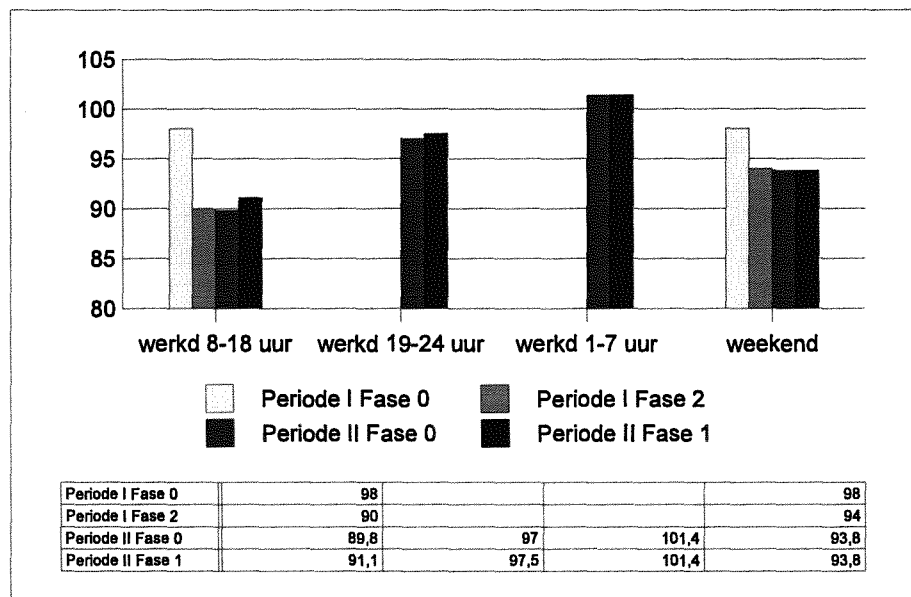


Afbeelding B4.1. V90 op wegvak N-351-1 op werkdagen 8-18 uur, 1-7 uur en 19-24 uur en op weekenddagen in Fases 0 en 2 tijdens campagnes 1 en 2.

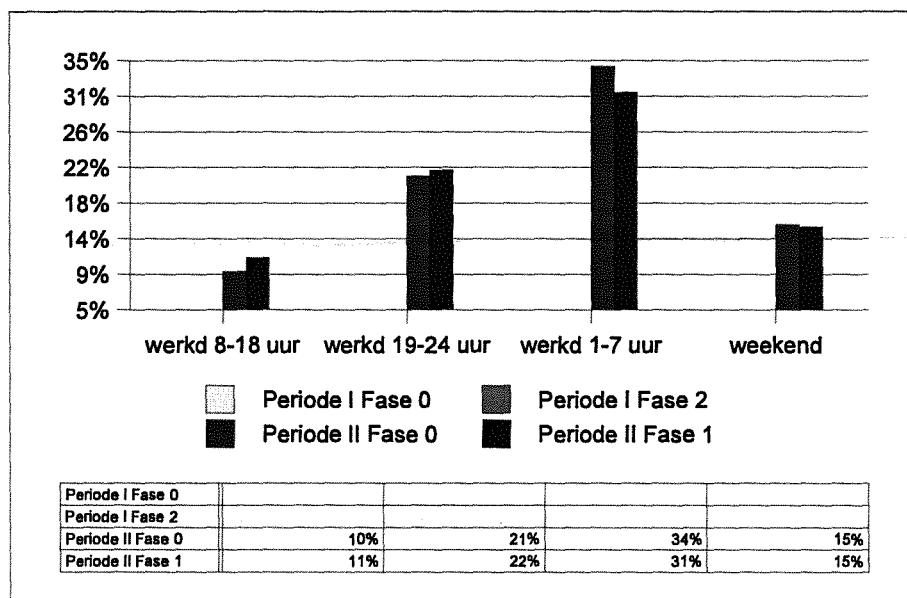


Afbeelding B4.2. Percentages > limiet+10 op wegvak N-351-1 op werkdagen 8-18 uur, 19-24 uur en 1-7 uur in Fases 0, 1 of 2 tijdens campagnes 1 en 2.

De taakstelling van maximaal 10% overtreders van limiet + 10 wordt alleen (bijna) gehaald op de N-380 en bij lange na niet op wegvak N-351-1. Op de N-351 rijdt tijdens de controleperiode (Fase 1) nog meer dan een kwart van de automobilisten harder dan 90 km/uur op 'werkdagen-overdag'.



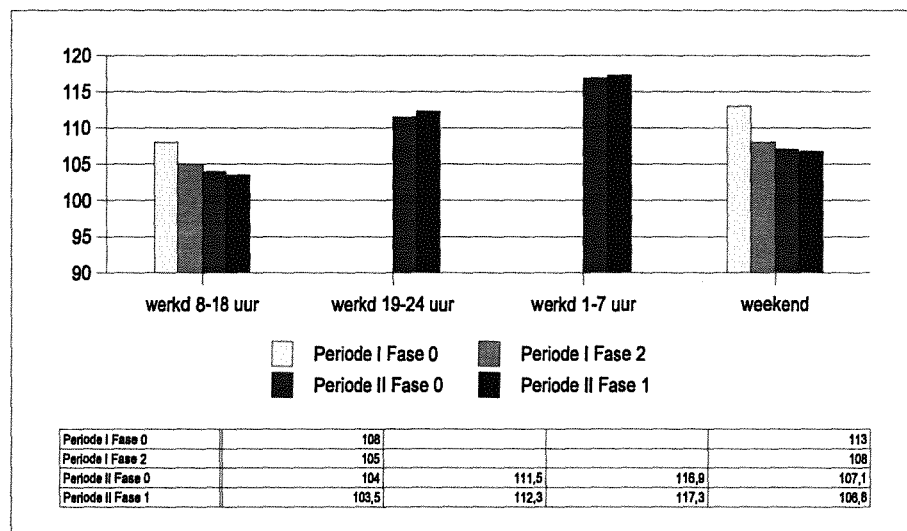
Afbeelding B4.3. V90 op wegvak N-380 op werkdagen 8-18 uur, 1-7 uur en 19-24 uur en op weekenddagen in Fases 0 en 2 tijdens campagnes 1 en 2.



Afbeelding B4.4. Percentages > limiet+10 op wegvak N-380 op werkdagen 8-18 uur, 19-24 uur en 1-7 uur in Fases 0, 1 of 2 tijdens campagnes 1 en 2.

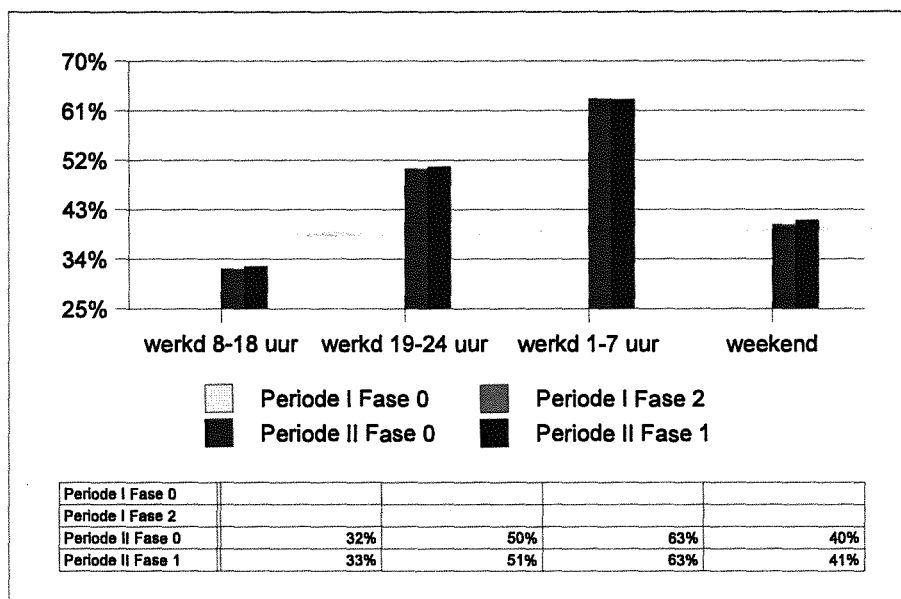
## 2. Resultaten op vier wegen in de nabijheid van de gecontroleerde wegen

De resultaten voor vier wegvakken die in het verlengde van de gecontroleerde wegvakken liggen, zijn gepresenteerd in Afbeelding B4.5 t/m B4.12.



Afbeelding B4.5. V90 op wegvak N-351-2 op werkdagen 8-18 uur, 1-7 uur en 19-24 uur en op weekenddagen in Fases 0 en 2 tijdens campagnes 1 en 2.

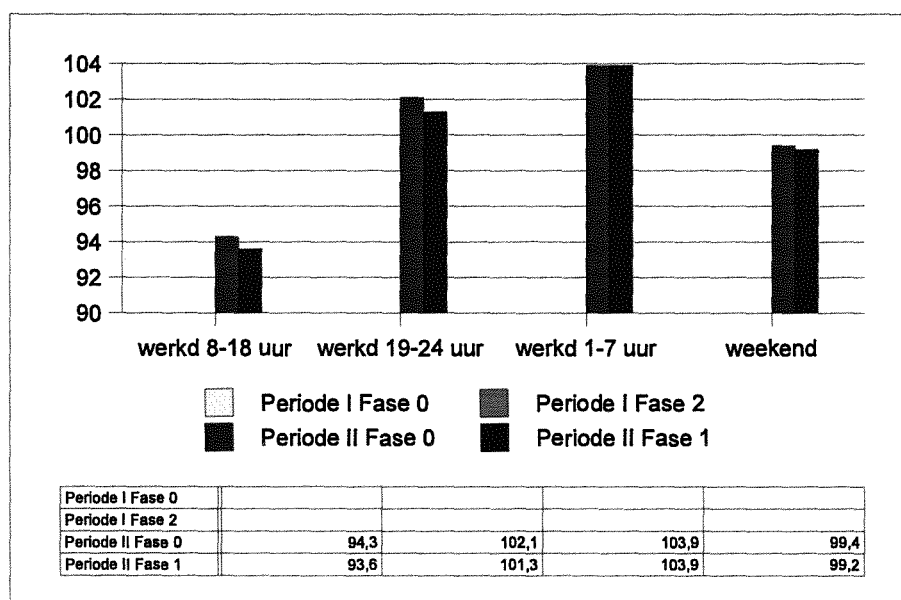




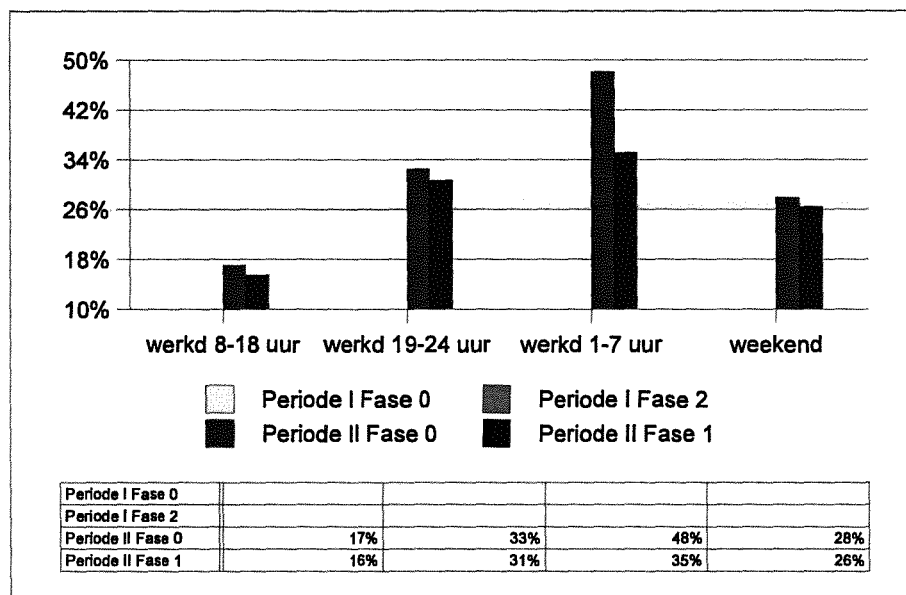
Afbeelding B4.6. Percentages > limiet+10 op wegvak N-351-2 op werkdagen 8-18 uur, 19-24 uur en 1-7 uur in Fases 0, 1 of 2 tijdens campagnes 1 en 2.

Op N-351-2, een locatie buiten het gebied waar controle is uitgeoefend, is de V-90 op 'werkdagen-overdag' in de voorgaande campagne met 3 km/uur afgenomen, om vervolgens nog beperkt te dalen, in totaal met 4,5 km/uur. In het weekend is de snelheid in de voorgaande campagne met 5 km/uur gezakt, waarna deze nog geleidelijk met 1,2 km/uur verder is gereduceerd.

Zowel in fase 0 als fase 1 van de laatste campagneperiode is éénderde deel van de automobilisten overtreder van de limiet + 10.



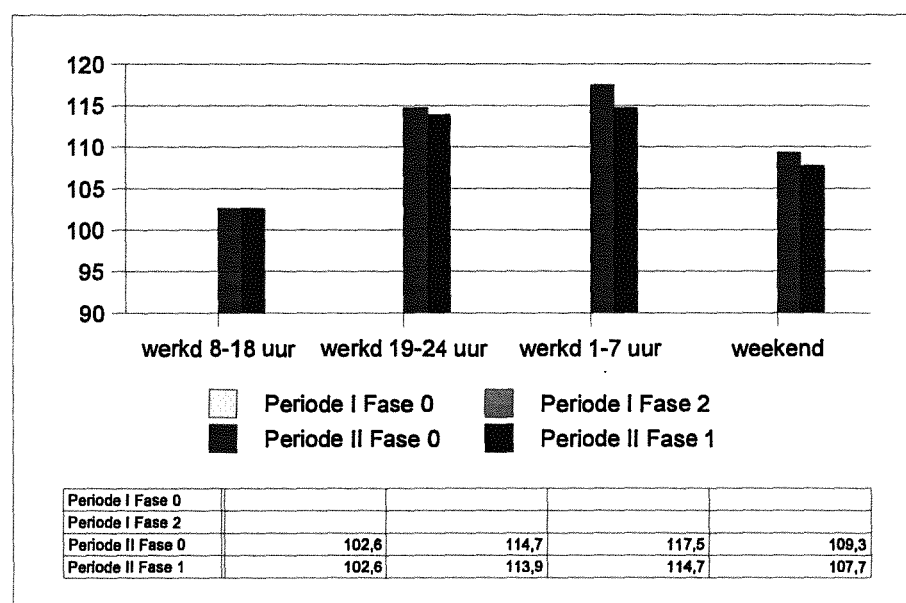
Afbeelding B4.7. V90 op wegvak N-392 op werkdagen 8-18 uur, 1-7 uur en 19-24 uur en op weekenddagen in Fases 0 en 2 tijdens campagnes 1 en 2.



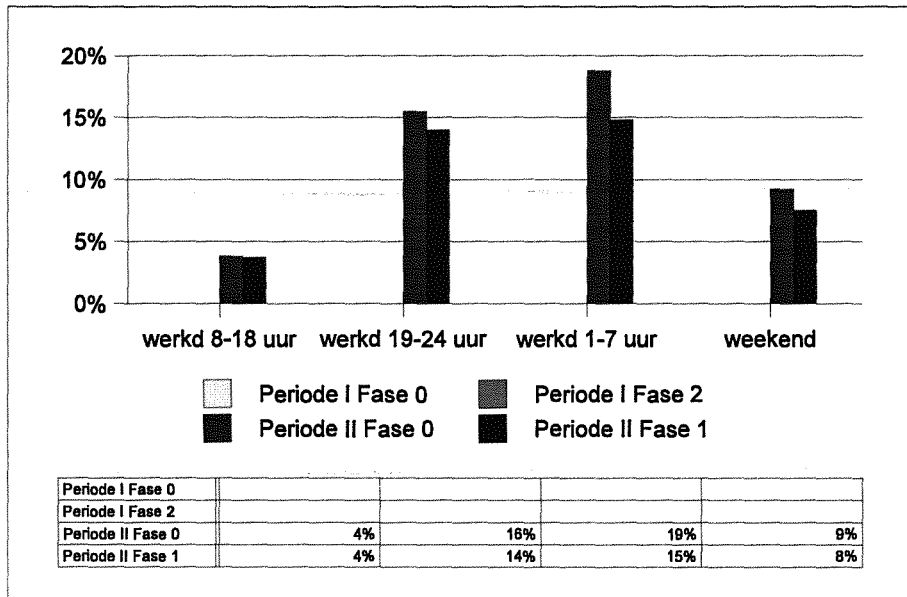
Afbeelding B4.8. Percentages > limiet+10 op wegvak N-392 op werkdagen 8-18 uur, 19-24 uur en 1-7 uur in Fases 0, 1 of 2 tijdens campagnes 1 en 2.

Op de overige drie locaties buiten het gebied van snelheidscontroles, is bij de laatste campagne de snelheid op 'werkdagen-overdag' beperkt afgenomen (tussen 0 en 1,7 km/uur). In het weekend varieert de afname tussen 0,2 en 1,6 km/uur.

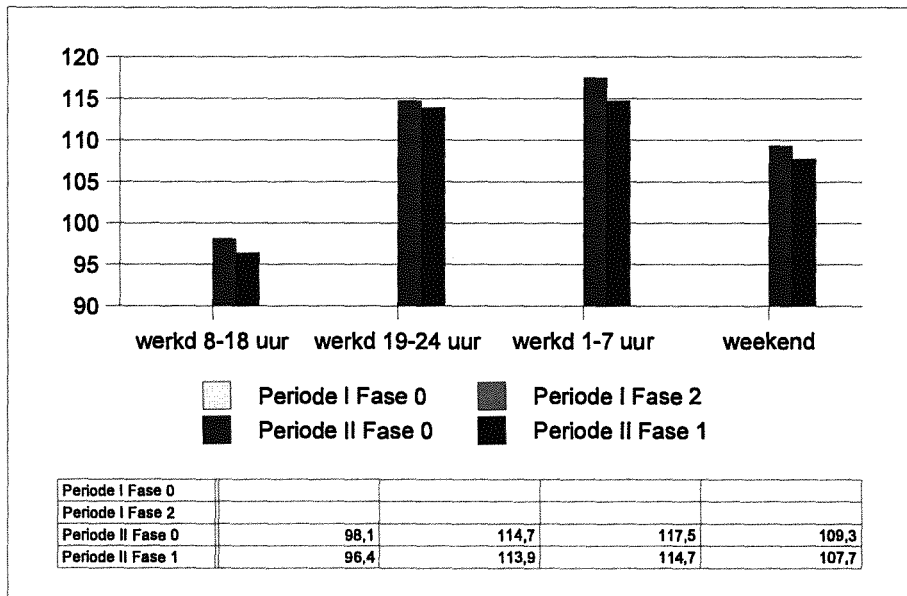
Een kanttekening die gemaakt moet worden, is dat de resultaten over wegvak 381-1 betrekking hebben op een 100 km/uur-wegvak. Daarom zijn de op de dit wegvak gemeten lage percentages voor overtreders limiet + 10 niet zo verbazingwekkend.



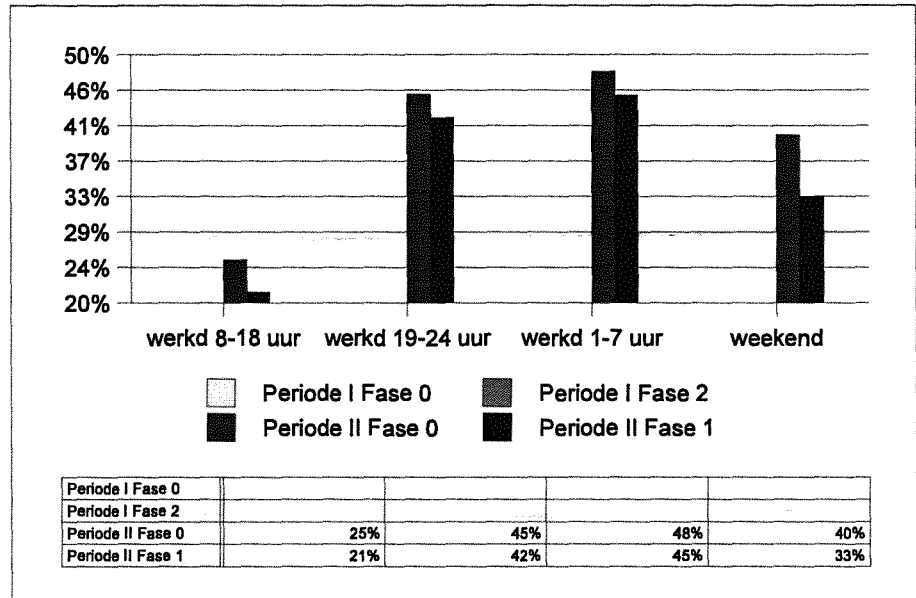
Afbeelding B4.9. V90 op wegvak N-381-1 op werkdagen 8-18 uur, 1-7 uur en 19-24 uur en op weekenddagen in Fases 0 en 2 tijdens campagnes 1 en 2.



Afbeelding B4.10. Percentages > limiet+10 op wegvak N-381-1 op werkdagen 8-18 uur, 19-24 uur en 1-7 uur in Fases 0, 1 of 2 tijdens campagnes 1 en 2.



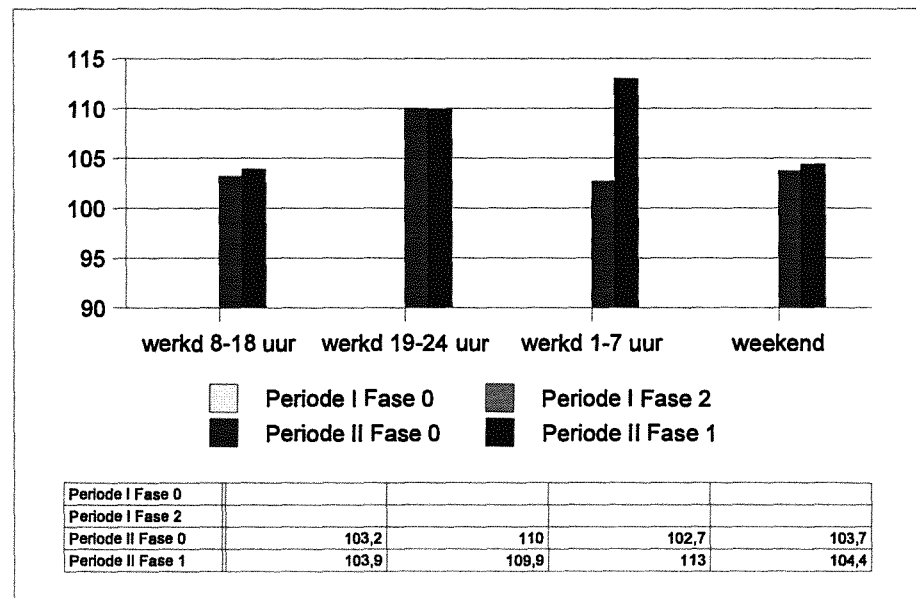
Afbeelding B4.11. V90 op wegvak N381-2 op werkdagen 8-18 uur, 1-7 uur en 19-24 uur en op weekenddagen in Fases 0 en 2 tijdens campagnes 1 en 2.



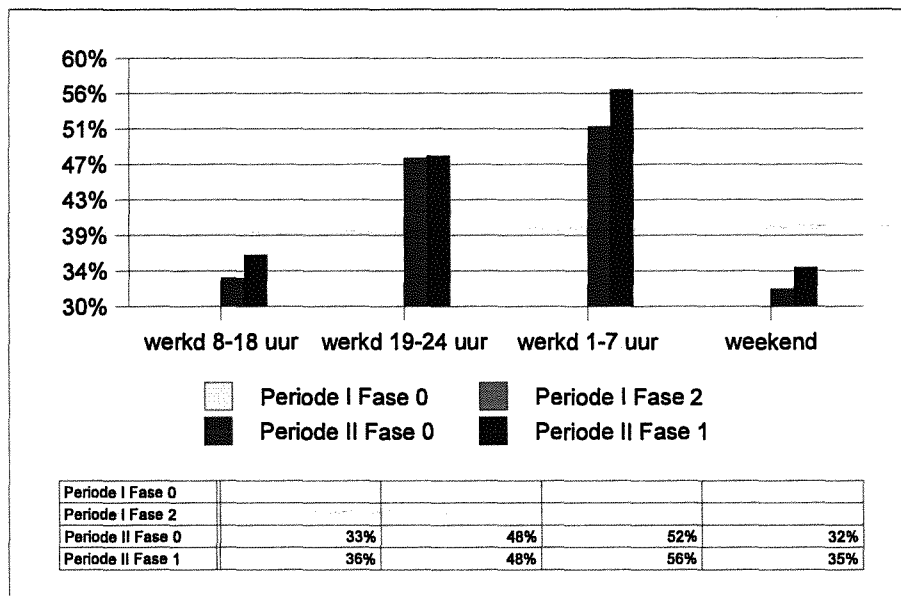
Afbeelding B4.12. Percentages > limiet+10 op wegvak N-381-2 op werkdagen 8-18 uur, 19-24 uur en 1-7 uur in Fases 0, 1 of 2 tijdens campagnes 1 en 2.

### 3. Resultaten op vier veraf gelegen wegvakken (controlegebied)

In Afbeelding B4.13 t/m B4.20 staan de resultaten van de vier wegvakken in het controlegebied.

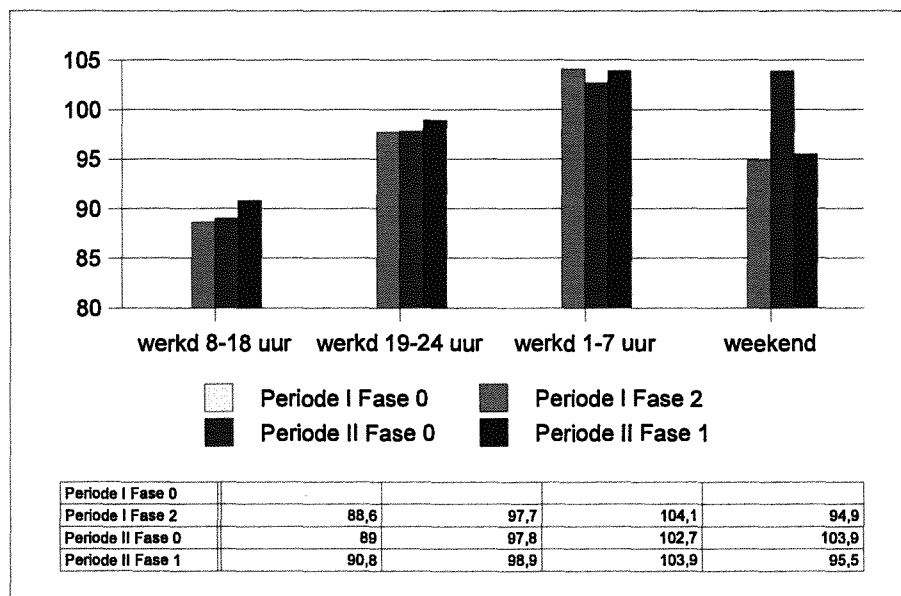


Afbeelding B4.13. V90 op 467200 op werkdagen 8-18 uur, 1-7 uur en 19-24 uur en op weekenddagen in Fases 0 en 2 tijdens campagnes 1 en 2.

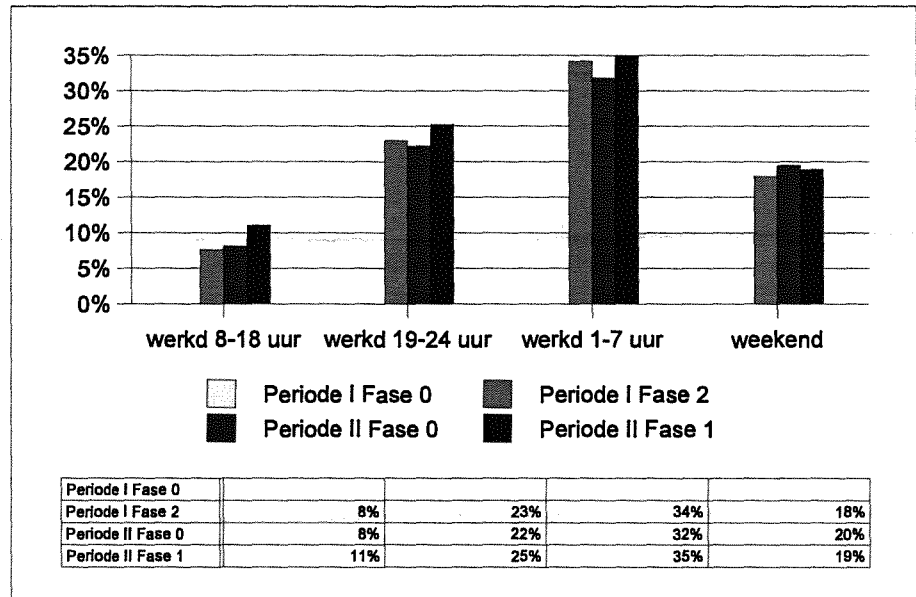


Afbeelding B4.14. Percentages > limiet+10 op wegvak 467200 op werkdagen 8-18 uur, 19-24 uur en 1-7 uur in Fases 0, 1 of 2 tijdens campagnes 1 en 2.

Concentreren we ons op de vergelijking tussen fase 0 en fase 1 uit campagne II, dan constateren we het volgende. Bij twee van de wegvakken in het controlegebied (467200 en 405100) is sprake van een licht toenemende V-90 snelheid op ‘werkdagen-overdag’ (toename variërend met circa 0.7 km/uur tot 1.8 km/uur). Opvallend is de sterke toename van de V90 in de nachtelijke uren op de 467200 (stijging 10,3 km/uur) en de afname van de V90 met circa 8,4 km/uur in de weekends op de N405100.



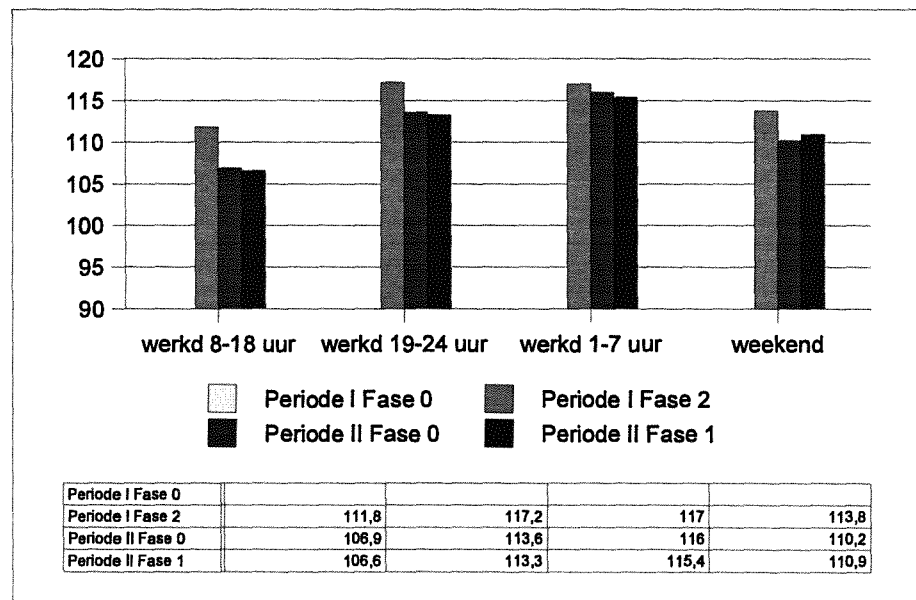
Afbeelding B4.15. V90 op 405100 op werkdagen 8-18 uur, 1-7 uur en 19-24 uur en op weekenddagen in Fases 0 en 2 tijdens campagnes 1 en 2.



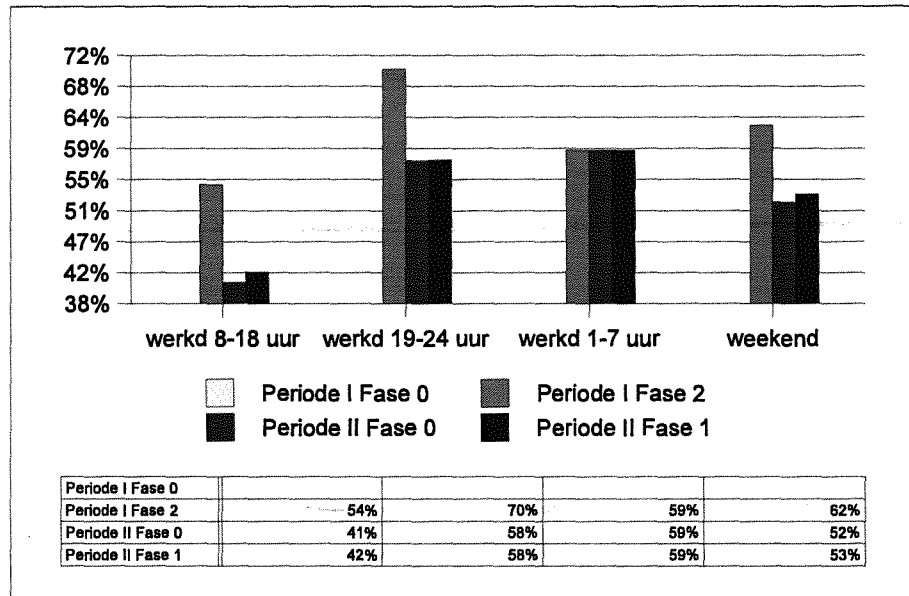
Afbeelding B4.16. Percentages > limiet+10 op wegvak 405100 op werkdagen 8-18 uur, 19-24 uur en 1-7 uur in Fases 0, 1 of 2 tijdens campagnes 1 en 2.

Bij één wegvak is sprake van vrijwel identieke V-90 snelheden van fase 0 tot fase 1 (377400).

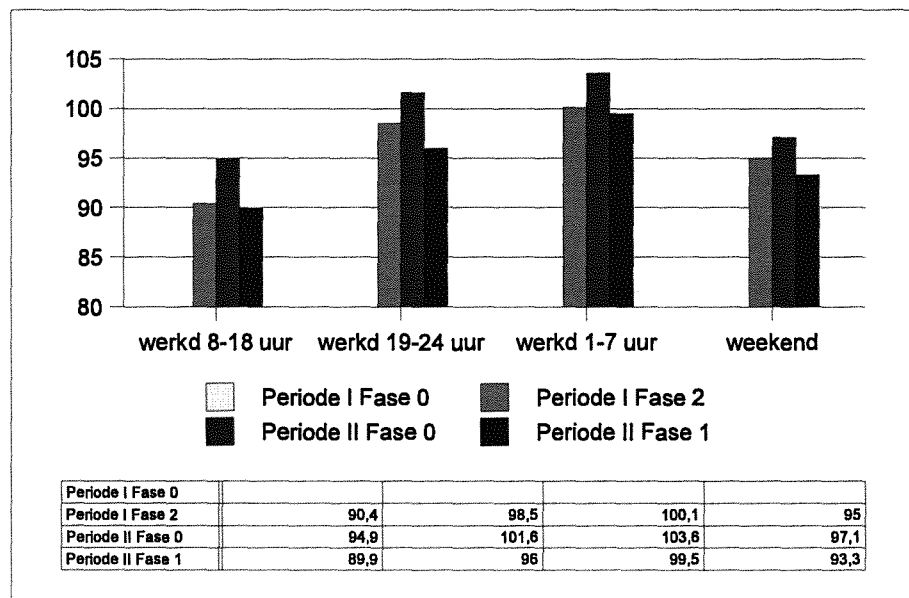
Ten slotte is er ook een wegvak (412800) met een sterke afname van snelheden op alle tijdstippen in fase 1 ten opzicht van fase 0.



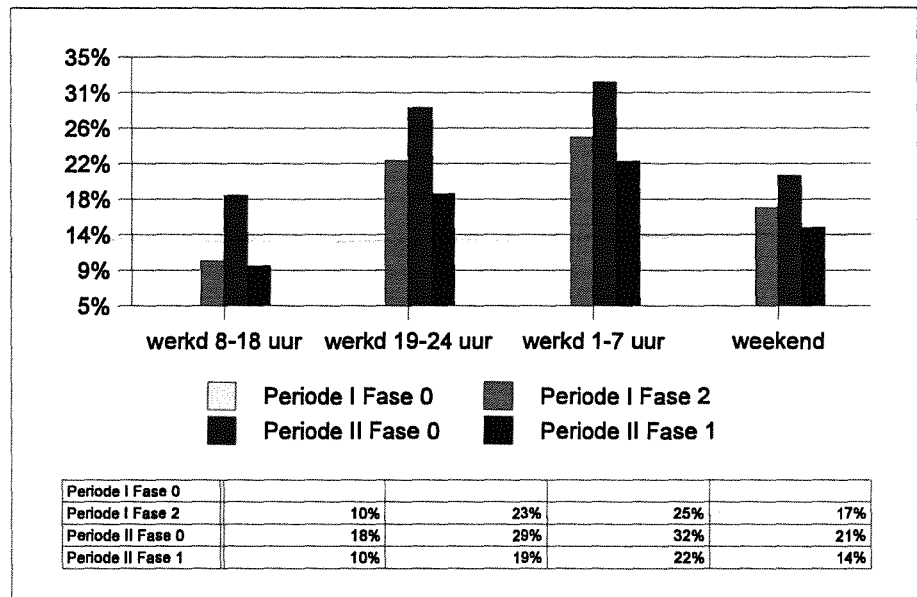
Afbeelding B4.17. V90 op wegvak 377400 op werkdagen 8-18 uur, 1-7 uur en 19-24 uur en op weekenddagen in Fases 0 en 2 tijdens campagnes 1 en 2.



Afbeelding B4.18. Percentages > limiet+10 op wegvak 377400 op werkdagen 8-18 uur, 19-24 uur en 1-7 uur in Fases 0, 1 of 2 tijdens campagnes 1 en 2.



Afbeelding B4.19. V90 op wegvak 412800 op werkdagen 8-18 uur, 1-7 uur en 19-24 uur en op weekenddagen in Fases 0 en 2 tijdens campagnes 1 en 2.



Afbeelding B4.20. Percentages > limiet+10 op wegvak 412800 op werkdagen 8-18 uur, 19-24 uur en 1-7 uur in Fases 0, 1 of 2 tijdens campagnes 1 en 2.

#### 4. Samenvatting en conclusies

In het Interimverslag is reeds geconcludeerd dat de beide campagnes hebben geleid tot een snelheidsafname, respectievelijk tot een bestendiging van dit lagere snelheidsniveau.

Een vergelijking met de snelheid in het veraf gelegen controlegebied in de verschillende perioden/fases laat zien, dat deze laatste een wisselend beeld vertoont: een stijgend, ook dalend en ook stijgend daarna dalend snelheidsbeeld.

Het beeld in Zuid-Oost Fryslân vertoont daarentegen een consistentere beeld van afnemende snelheden.

De aanvullende analyse met betrekking tot het percentage voertuigen dat sneller dan 80+10 km/uur heeft gereden, komt tot dezelfde conclusies, hetgeen niet verwonderlijk is.





## Bijlage 5a      Enquêteformulier



# Enquête 'Autorijden in Fryslân'

Deze vragenlijst is anoniem en vertrouwelijk. U hoeft uw naam en adres dus niet op te geven. Maar wij willen u graag belonen voor uw medewerking in de vorm van een cadeaubon van f. 5,00. Indien u deze cadeaubon wenst te ontvangen, noteert u dan uw naam en adres aan het einde van de vragenlijst.

De meeste vragen kunt u beantwoorden door het aankruisen van een vakje. Het is de bedoeling dat u één antwoord per vraag geeft. Alleen als er staat 'meer antwoorden mogelijk', kunt u meer dan één vakje aankruisen.

1. Is de auto waarin u rijdt van uzelf?

- 1  ja, de auto is van mij alleen
- 2  ja, ik heb de auto privé geleased
- 3  nee, ik rijd in een auto van de zaak
- 4  nee, ik rijd in een lease-auto van de zaak
- 5  nee, ik rijd in een auto van iemand anders
- 6  nee, ik huur meestal een auto

2. In welk merk en type auto rijdt u?

Merk: ..... (bijvoorbeeld: Volkswagen, Ford, Volvo)

Type: ..... (bijvoorbeeld: Golf, Mondeo, Escort)

3. Op welke brandstof rijdt de motor van uw auto?

- 1  benzine
- 2  benzine-injectie
- 3  diesel
- 4  gas

4. Wat is het bouwjaar van de auto?

.....

5. In welke gemeente woont u?

.....

6. Hoeveel kilometers rijdt u als bestuurder in totaal per jaar met de auto?  
(vult u a.u.b. deze vraag zo nauwkeurig mogelijk in)

AUTO: ..... kilometers afgelopen jaar

7. Hoe zijn deze kilometers verdeeld over de onderstaande gebruiksdoelen

a. woon-werkverkeer (van huis naar mijn werk rijden)

..... km/jaar

b. dienstreizen in het kader van mijn werk (zakelijk)

..... km/jaar

c. privé-doeleinden (vakantie, familie, boodschappen)

..... km/jaar

dat weet ik niet

8. Hoe vaak rijdt u op provinciale wegen in de provincie Fryslân?
- 1  dagelijks
  - 2  enkele keren per week
  - 3  ongeveer één keer per week
  - 4  enkele keren per maand
  - 5  ongeveer één keer per maand
  - 6  (vrijwel) nooit
9. Let u altijd goed op de limietaanduidingsborden op wegen buiten de bebouwde kom?
- 1  ja, altijd
  - 2  ja, vaak
  - 3  nee, zelden
  - 4  nee, nooit
10. Het gebied Zuid-Oost Fryslân omvat de gemeenten Boekhorst, Donkerbroek, Heerenveen, Gorredijk, Oosterwolde, Petersburg, Wolvega, Noordwolde. Hoe vaak rijdt u op provinciale wegen - dat zijn wegen buiten stad of dorp uitgezonderd autosnelwegen - in dit gebied?
- 1  dagelijks
  - 2  enkele keren per week
  - 3  ongeveer één keer per week
  - 4  enkele keren per maand
  - 5  ongeveer één keer per maand
  - 6  (vrijwel) nooit
11. Wat is de wettelijk toegestane rijsnelheid op de provinciale wegen in Zuid-Oost Fryslân?
- 1  alle provinciale wegen 80 km/uur
  - 2  sommige provinciale wegen 80 km/uur; sommige 100 km/uur
  - 3  sommige 80 km/uur, sommige 100 km/uur, sommige 120 km/uur
  - 4  weet niet
12. Rijdt u wel eens 140 km/uur op de autosnelweg waar 120 km/uur de limiet is?
- 1  ja, regelmatig
  - 2  ja, alleen bij inhalen
  - 3  nee, zelden
  - 4  nee, nooit
13. Rijdt u wel eens (bijna) 100 km/uur op een weg waar 80 km/uur de limiet is?
- 1  ja, regelmatig
  - 2  ja, alleen bij inhalen
  - 3  nee, zelden
  - 4  nee, nooit
14. Vindt u dat politie en politieke bestuurders het goede voorbeeld geven wat betreft het volgen van de snelheidslimiet?
- 1  ja, altijd
  - 2  ja, vaak wel
  - 3  nee, zelden
  - 4  nee, nooit
15. Hoe vaak bent u de afgelopen drie maanden in Fryslân een snelheidscontrolepost van de politie tegengekomen, herkenbaar aan het bord "Uw snelheid is gecontroleerd"?  
..... maal

16. Kunt u één of twee plaatsen noemen waar deze controles plaatsvonden?  
 weg .....naar/vanaf dorp/stad .....  
 weg .....naar/vanaf dorp/stad .....  
 (noemt u het nummer van de weg of anders het type weg: weg binnen bebouwde kom, autoweg, autosnelweg, plattelandsweg, provinciale weg)
17. Hoe vaak bent u de afgelopen drie maanden in Fryslân bekeurd wegens een snelheids-overtreding via een acceptgiro zonder daadwerkelijke tussenkomst van de politie?  
 ..... maal
18. Kunt u de plaats noemen waar de snelheidsovertreding heeft plaatsgevonden waarvoor u bekeurd bent? (indien u niet bent bekeurd deze vraag overslaan)  
 weg .....naar/vanaf dorp/stad .....  
 (noemt u het nummer of het type weg: weg binnen bebouwde kom, autoweg, autosnelweg, plattelandsweg, provinciale weg)
19. Hoe vaak bent de afgelopen drie maanden in de provincie Fryslân door de politie staande gehouden en bekeurd wegens het overtreden van de snelheidslimiet?  
 ..... maal
20. Heeft u van uw vrienden of kennissen gehoord dat zij de afgelopen drie maanden door de politie zijn gecontroleerd, bekeurd of staandegehouden wegens snelheidsovertredingen?  
 1  ja  
 2  nee
21. Denkt u dat de kans op een bekeuring voor een snelheidsovertreding de afgelopen drie maanden, ten opzichte van de periode daarvoor, is toegenomen, gelijk gebleven of kleiner geworden?  
 1  toegenomen  
 2  gelijk gebleven  
 3  kleiner geworden
22. U zult zich strikt aan de snelheidslimieten proberen te houden indien uw eigen rijsnelheid  
 1  helemaal niet gecontroleerd wordt  
 2  1 keer per jaar gecontroleerd wordt  
 3  1 keer per half jaar gecontroleerd wordt  
 4  1 keer per drie maanden gecontroleerd wordt  
 5  1 keer per maand gecontroleerd wordt  
 6  1 keer per week gecontroleerd wordt
23. Bent u de afgelopen drie maanden in Fryslân met een andere snelheid gaan rijden?
- |                       | <i>langzamer</i>         | <i>zelfde snelheid</i>   | <i>sneller</i>           |
|-----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
|                       | 1                        | 2                        | 3                        |
| Op de autoweg         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Op de provinciale weg | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Binnen stad of dorp   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
24. Er is in Fryslân een voorlichtingscampagne gevoerd om het publiek te informeren over politietoezicht op rijsnelheid. Via welke kanalen heeft u iets gemerkt van deze voorlichtingscampagne? Meer antwoorden mogelijk!  
 1  Ik heb niets over deze campagne vernomen

Ik heb ervan gehoord:

- 2  Via landelijke tv
- 3  Via de regionale tv/kabelnet
- 4  Via landelijke radio
- 5  Via regionale radio
- 6  Via landelijke dagbladen
- 7  Via regionale dagbladen
- 8  Via huis-aan-huisbladen
- 9  Via folders
- 10  Via het VVN-promotieteam
- 11  Via vrienden/kennissen
- 12  Anders, namelijk .....

25. Heeft de voorlichtingscampagne u ertoe aangezet om uw snelheidsgedrag te veranderen?

- 1  Nee, want ik heb niets gemerkt van de campagne
- 2  Nee, want ik rijd altijd binnen de snelheidslimieten
- 3  Nee, want ik wil zelf bepalen of ik harder dan de limiet rijd
- 4  Ja, ik ben wel wat minder snel gaan rijden op sommige wegen
- 5  Anders, namelijk .....

26. Welke van onderstaande uitspraken beschrijft het beste uw gedrag of voorkeur wat betreft uw rijsnelheid? (U mag niet meer dan één uitspraak aankruisen)

- 1  Ik rijd graag hard en vaak aanzienlijk sneller dan de snelheidslimieten
- 2  Ik rijd graag hard, maar ik zorg ervoor de snelheidslimiet niet met meer dan 10 km/uur te overschrijden
- 3  Ik rijd vaak gewoon met de stroom mee, ook als daarmee de snelheidslimiet wordt overtreden
- 4  Ik rijd indien mogelijk binnen de snelheidslimiet, maar soms sneller om anderen niet op te houden
- 5  Ik rijd altijd binnen de snelheidslimiet, ongeacht of anderen sneller willen

Onderstaand volgen uitspraken over de rol van gevoelens bij het auto rijden. Als u deze uitspraken op uzelf toepast, kunt u dan aangeven in hoeverre u het eens of oneens bent met deze uitspraken?

	volledig mee eens 1	deels mee eens 2	noch eens noch oneens 3	deels mee oneens 4	volledig mee oneens 5
27. Ik geniet van autorijden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28. Als ik in de auto stap voel ik me meestal energiek.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29. Als ik me geïrriteerd voel ga ik wel eens harder rijden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30. Als ik iemand die langzaam rijdt niet voorbij kan, ga ik toeteren of met mijn lichten knipperen om hem opzij te laten gaan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31. Als ik in de auto stap voel ik me wel eens gejaagd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32. Tijdens het rijden voel ik me nooit moe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

33. Als ik overtredingen bega voel ik achteraf wel spijt.

Onderstaand volgen uitspraken over de rol van gevoelens bij het auto rijden. Als u deze uitspraken op uzelf toepast, kunt u dan aangeven in hoeverre u het eens of oneens bent met deze uitspraken?

	volledig mee eens	deels mee eens	noch eens noch oneens	deels mee oneens	volledig mee oneens
	1	2	3	4	5
34. Tijdens het rijden voel ik me wel eens gejaagd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35. Ik ben er trots op dat ik me niet door anderen laat opjagen om harder te rijden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36. Tijdens het rijden voel ik me meestal kalm en ontspannen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37. Tijdens het rijden voel ik me altijd 100% veilig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38. Als ik in de auto stap voel ik me meestal kalm.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39. Als ik me gejaagd voel ga ik harder rijden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40. Als ik iemand die langzaam rijdt niet voorbij kan, voel ik me geïrriteerd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41. Als ik in de auto stap ben ik meestal in een goede stemming.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
42. Als ik iemand die langzaam rijdt niet voorbij kan, ga ik dicht op hem rijden om hem opzij te laten gaan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
43. Als ik iemand benadeel in het verkeer voel ik me achteraf wel schuldig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
44. Ik ben er trots op dat ik veilig hard kan rijden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
45. Tijdens het rijden voel ik me meestal in een goede stemming.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46. Ik geniet van hard rijden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47. Tijdens het rijden voel ik me vaak geïrriteerd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Ten slotte nog enkele persoonlijke gegevens

48. Wat is uw geslacht?

- 1  Man
- 2  Vrouw

49. Hoe oud bent u?

..... jaar

Heeft u nog vragen of opmerkingen over de voorlichtingscampagne, dan vernemen wij die graag hieronder.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

U kunt de ingevulde vragenlijst terugsturen in de bijgevoegde antwoordenvlop. -  
Wij danken u hartelijk voor uw medewerking!

VOOR ONTVANGST VAN DE CADEAUBON GRAAG UW NAAM & ADRES:

Naam: .....

Straat: .....

Postcode: .....

Woonplaats: .....

Er is exploratief gekeken naar de samenhang tussen snelheidsgedrag en andere respondent-kenmerken. Eerst is een nader onderscheid gemaakt in groepen respondenten die in hun snelheidsgedrag of in de onderliggende motivatie daarvoor, verschillen. Vervolgens zijn voor de onderscheiden groepen automobilisten de percentages op een aantal vragen vergeleken.

Voor het maken van onderscheid tussen verschillende groepen automobilisten is gebruik gemaakt van de vragen 10 (Rijdt u wel eens sneller op wegen met een maximumsnelheid van 80 km/uur?) en 20 (Welke van onderstaande uitspraken beschrijft het beste uw gedrag of voorkeur als het gaat om uw rijdsnelheid?). De combinatie van antwoorden op deze vragen leverde vier gescheiden groepen automobilisten op:

#### *Groep 1*

De regelmatige overtreeders die van hard rijden houden. Respondenten die zeggen regelmatig de limiet op provinciale wegen te overtreden, en die tegelijkertijd toegeven graag hard te rijden (N=143).

#### *Groep 2*

De regelmatige overtreeders die niet speciaal van hard rijden houden. Respondenten die zeggen regelmatig de limiet op provinciale wegen te overtreden en die tegelijkertijd beweren dat ze veelal met de stroom mee rijden of dat ze enkel bij inhalen de limiet overtreden (N=120).

#### *Groep 3*

De incidentele overtreeders. Respondenten die naar eigen zeggen niet regelmatig de limiet op provinciale wegen overtreden, en die aangeven of met de stroom mee te rijden of bij inhalen sneller te rijden (N=254).

#### *Groep 4*

De limiet-volgers. Respondenten die naar eigen zeggen altijd binnen de limiet rijden (N=223).

*Tabel B5.1* geeft de antwoordpercentages op verschillende vragen per groep. Zoals verwacht mocht worden, zijn de grootste verschillen te constateren tussen enerzijds de automobilisten in groepen 1 en 2 (de regelmatige overtreeders) en anderzijds de automobilisten in groepen 3 en 4 (de incidentele overtreeders en limietvolgers).

Vergeleken met niet-overtreders of incidentele overtreeders, zijn de regelmatige overtreeders:

- gemiddeld tien jaar jonger;
- rijden vaker in een auto van de zaak;
- rijden jaarlijks meer kilometers;
- ontvangen vaker een snelheidsbekeuring;
- horen ook vaker van vrienden of kennissen dat zij wegens snelheid bekeurd zijn;
- genieten naar eigen zeggen meer van het hard rijden;
- zetten ergernis eerder om in hogere snelheid;
- zijn vaker trots erop dat men veilig hard kan rijden.

De overtreeders geven ook veel vaker dan de incidentele of niet-overtreeders aan dat zij langzamer zijn gaan rijden op provinciale wegen. Dat is natuurlijk niet zo verrassend, omdat de incidentele overtreeders en de niet-overtreeders in principe weinig te duchten hebben van het geïntensiveerd toezicht.

Binnen de groep regelmatige overtreeders zijn er enkele gevoelsmatige verschillen. De regelmatige overtreeders die naar eigen zeggen graag hard rijden (groep 1), geven vaker aan dat zij genieten van hard rijden en dat zij trots erop zijn veilig te kunnen hard rijden dan de regelmatige overtreeders die vaak hard rijden met de stroom mee (groep 2).

Achtergrond	Groep 1 regelmatige overtreders die graag hard rijden	Groep 2 regelmatige overtreders die met stroom mee rijden	Groep 3 incidentele overtreders die met stroom mee rijden	Groep 4 niet- overtreders
Sekse	80% man;	80% man	76% man	75% man
25-40 jaar	48%	54%	23%	17%
61+	4%	3%	24%	29%
Gemiddelde leeftijd	39	40	50	53
Jaarkilometrage	32.000	31.000	26.000	23.000
(lease)auto van de zaak	20%	20%	11%	10%
Woonachtig in Zuid-Oost Fryslân	60%	68%	58%	71%
Brengt of haalt vaak/regelmatig kinderen	17%	12%	10%	7%
Kinderen niet van toepassing	48%	38%	51%	61%
Gaat vaak of regelmatig in weekend uit	36%	32%	30%	33%
Rijdt enkele keren per maand of vaker in gebied	85%	90%	80%	83%
Is minstens 1 maal snelheidscontrole tegengekomen	67%	51%	47%	56%
Is minstens 1 maal wegens snelheidsovertreding bekeurd met acceptgiro	13%	11%	7%	2%
Heeft van vrienden gehoord dat zij zijn bekeurd	43%	45%	38%	30%
Meent dat kans op bekeuring is toegenomen	56%	50%	49%	48%
Zegt alleen limiet te volgen bij 1 contr.p. week	42%	44%	4%	2%
Zegt langzamer te zijn gaan rijden provinciale weg	33%	34%	14%	3%
Zegt niets over de campagne te hebben vernomen	40%	34%	39%	35%
Zegt minder snel te gaan rijden op sommige wegen	37%	37%	20%	5%
Geniet van autorijden	78%	75%	71%	70%
Geniet van hard rijden	49%	32%	18%	5%
Gaat bij ergernis harder rijden	52%	48%	30%	17%
Trots erop dat men veilig hard kan rijden	39%	21%	17%	10%

Tabel B5.1. *Vergelijking tussen verschillende groepen weggebruikers (overtredende hardrijders, overtredende stroom-rijders, niet-overtreeders) op achtergrondkenmerken, gedrag en emoties.*

Vergeleken met de niet-overtreders zijn de incidentele overtreiders:

- enkele jaren jonger;
- ontvangen vaker een snelheidsbeuring;
- zetten ergernis eerder om in hard rijden;
- zijn vaker trots erop dat men hard kan rijden.

Het graduele onderscheid tussen alle vier groepen komt wellicht het meest consistent naar voren in de antwoordpatronen op de vragen naar het aantal ontvangen snelheidsbekeuringen, de trots over het kunnen hard rijden, en het harder rijden bij ergernis.



## Bijlage 6

## Resultaten politiecontroles

In Tabel B6.1 t/m Tabel B6.3 wordt de controle-inzet in de verschillende perioden van de campagne weergegeven. Uit de ons ter beschikking zijnde gegevens ontbreken nog meer controle-uren, deze zij met een vraagteken aangegeven. Na totalisering van het aantal controle-uren over de hele campagne, kan vervolgens het gemiddeld aantal uren per wegvak per week worden berekend. Hierna kan worden nagegaan in welke mate de taakstelling van twee uur is gehaald. Bij de campagne van 1994 is 54% gehaald, in 1996 was dit 70%.

Wegno.	Week nr.	Van - naar	Controle-uren	Voertuigen	Foto's	%foto's
N351	39		?	1907	109	5,7%
	40	Makkinga-Oldeb. Oldeb.-Wolvega	3,0 uur 4,0 uur	2660	140	5,3%
	42	Makkinga-Oldeb. Oldeb.-Wolvega	4,0 uur 3,0 uur	707	48	6,8%
	45	Oldeb.-Wolvega	4,17 uur	937	42	4,5%
	46-51		?	7719	332	4,3%
N353	40	Oldeberk.-Noordw.	2,45 uur	583	39	6,7%
	42	Oldeberk.-Noordw.	2,15 uur	298	12	4,0%
	50		?	77	4	5,2%
N380	39		?	996	15	5,0%
	40	Heerenveen - H.-zwaag	2,5 uur	412	46	11,2%
	41		?	1712	119	6,9%
	42	Heerenveen-H.-zwaag	2,25 uur	296	43	14,5%
	43		?	1085	74	6,8%
	44-51		?	4077	325	8,0%
N381	40	Petersb - Oosterw	2,75 uur	800	93	11,6%
	45	Petersb- Oosterw	3,0 uur	807	50	6,2%
	46-50		?	2240	137	6,1%
N392	39	Gorred.-Oldeberk.->N353	3,0 uur	225	7	3,1%
	41		?	713	10	1,4%
	42	Gorred.-Oldeberk.->N353	2,45 uur	397	13	3,3%
	47		?	485	18	3,7%

Tabel B6.1. *Overzicht politie-inzet op de geselecteerde wegvakken in week 39 t/m 51, 1997*

Dag, datum en tijdstip	Wegvak	Aantal gecontr. en % gefotograf. voert.	
maandag 29sept 10.40-11.45	N351 Stelling-O'pade	407	6,4%
maandag 29sept 12.50-13.55	N351 Bovenw-N'berkoop	257	7,8%
maandag 29sept 14.08-15.08	N381 Petersb-O'wolde	236	11,9%
dinsdag 30sept 07.05-08.05	N351 Stellingw-O'pade	465	7,1%
dinsdag 30sept 08.17-09.17	N351 Heerev-O'berk	200	7,0%
dinsdag 30sept 09.30-10.30	N353 O'berk-Zandh.	143	<0,5%
dinsdag 30sept 10:46-11:46	N380 Schoterl.-Katlijk	168	8,9%
woensdag 1okt 07.40-08.40	N351 Stelling.-O'pade	502	3,0%
woensdag 1okt 09.00-10.00	N351 Bovenweg-N'berk.	232	3,0%
woensdag 1okt 10.30-11.30	N381 Oosterwolde	298	11,1%
woensdag 1okt 13.00-14.00	A32(??) Steenw.-De Blesse	196	13,7%
woensdag 1okt 14.50-15.50	N353 O'berk-N'wolde	165	8,4%
woensdag 1okt 17.10-18.10	N353 O'berk-Oudehorne	275	8,7%
woensdag 1okt 19.30-20.30	N380 Schoterl.-Katlijk	111	12,6%
vrijdag 3okt 08.42-09.35	N351 O'pade	333	1,5%
vrijdag 3okt 10.40-11.12	N351 N'berk.	264	7,5%
vrijdag 3okt 11.25-12.10	N381 O'wolde	266	12,0%
vrijdag 3okt 12.32-13.17	N380 Jubbega	133	12,7%
vrijdag 3okt 13.39-14.30	N353 Jubbega	253	4,7%
vrijdag 3okt 14.43-15.30	N353 O'berk	145	13,7%

Tabel 2.2. *Overzicht politie-inzet in week 40.*

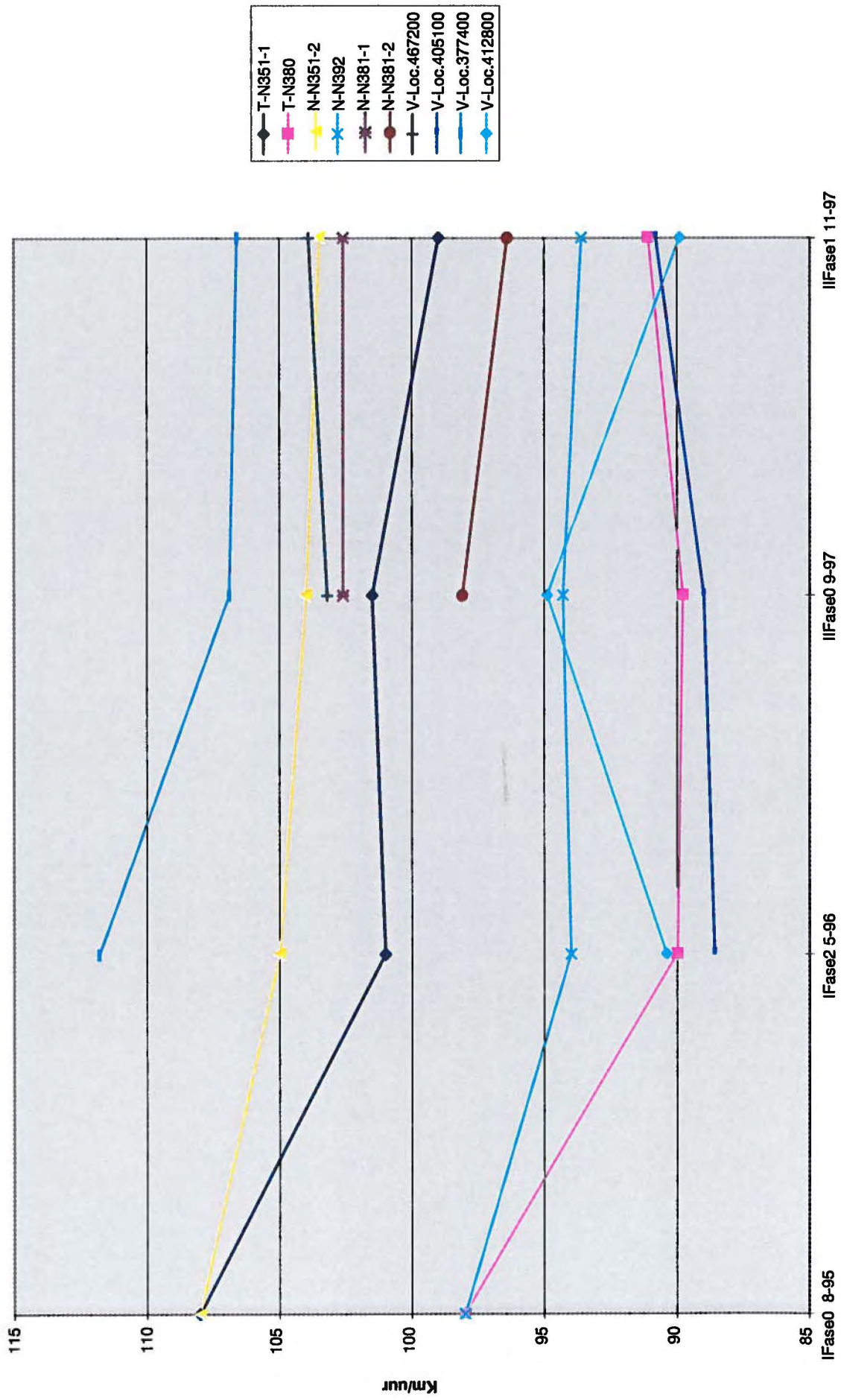
Dag, datum en tijdstip	Wegvak	Aantal gecontrol. en % gefotograf. voert.	
maandag 13 okt 09.00-10.00	N381 O'wolde hmp. 42.8	230	10,9%
maandag 13 okt 11.00-12.00	N381 Donkerbr. hmp 36	310	6,8%
maandag 13 okt 13.00-14.00	N351 Bovenw.-N'berk.	135	8,9%
maandag 13 okt 14.10-15.10	N351 Stellingw-O'berk.	130	7,7%
maandag 13 okt 16.00-16.40	N381 Donkerbr. hmp 37.4	240	5,0%
woensdag 15 okt 08.00-09.00	N392 Gorredijk hmp 19	225	7,5%
woensdag 15 okt 09.25-10.20	N351 N'pade hmp 17.1	135	3,0%
woensdag 15 okt ?	N381 O'wolde hmp 42.3	260	9,2%
donderdag 16 okt 14.30-15.30	N353 Zandhuizen hmp 20.8	151	4,6%
donderdag 16 okt 15.48-17.16	N351 Oldeberkoop hmp 10.7	707	6,8%
donderdag 16 okt 18.55-20.12	N380 Jubbega hmp 12.5	194	19,6%
vrijdag 17 okt 08.53-10.05	N353 Zandhuizen hmp 21.7	147	3,4%
vrijdag 17 okt 10.24-11.20	N380 Oudehorne hmp 8.9	102	4,9%
vrijdag 17 okt 11.30-12.30	N351 Oldeberkoop hmp 12.6	294	0%
vrijdag 17 okt 13.38-14.52	N392 Jubbega hmp 21.2	397	3,3%

Tabel 2.3. *Overzicht politie-inzet in week 42.*

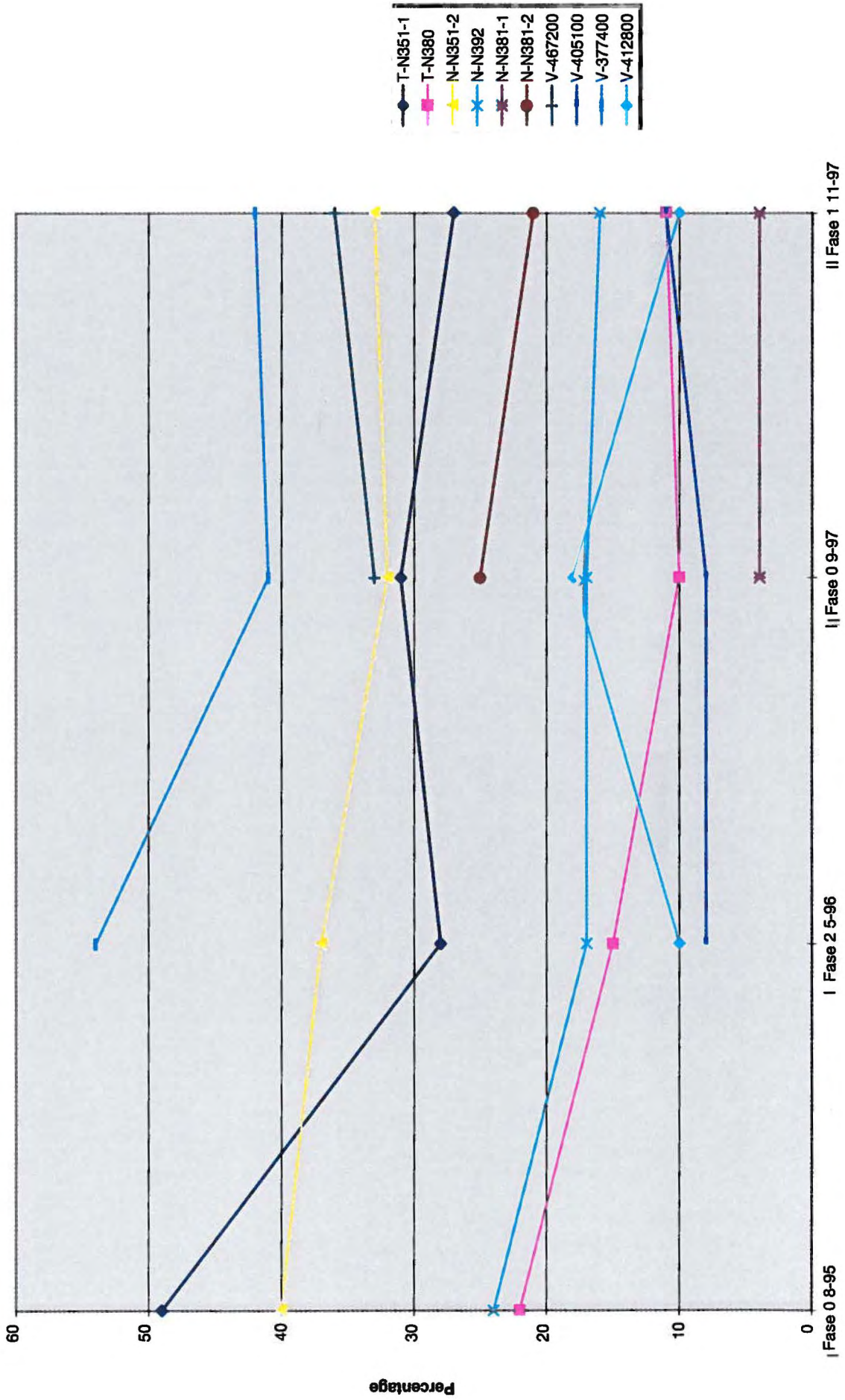
Bij de vorige campagne fluctueert het percentage gefotografeerde voertuigen tussen 3,9 tot 11,8%. Bij deze campagne is de fluctuatie nog groter: van 0 tot 20%.





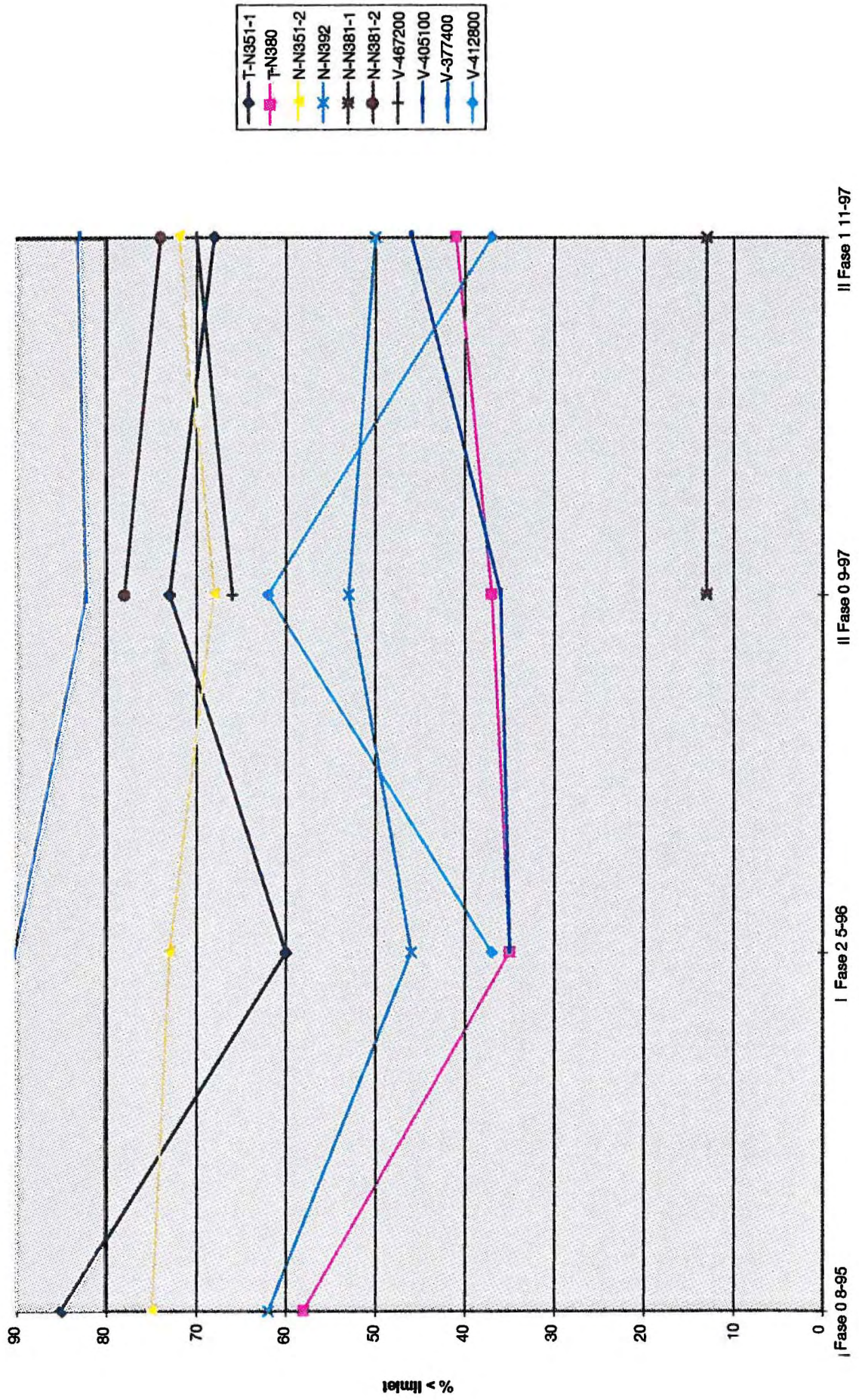


Afbelding B7.1. V-90.



Afbeelding B7.2. % > limiet + 10 km/uur; percentage overtreders.





Abfbeelding B7.3. % > limiet; percentage overschrijders.