

ONDERWERPEN VOOR VERKEERSVEILIGHEIDSVORLICHTING

Een bijdrage voor de onderbouwing van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991

R-88-6

Drs. R.D. Wittink, S. Harris, M.A. & ing. J.A.G. Mulder

Leidschendam, 1988

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

VOORWOORD

De Directie Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de SWOV gevraagd voorstellen te doen voor onderwerpen waarover voorlichting aan verkeersdeelnemers kan worden gegeven. Deze voorstellen kunnen gebruikt worden voor de invulling van het voorlichtingsbeleid in het kader van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991. In dit MPV zijn de speerpunten voor het beleid in de komende jaren gegeven. Onderwerpen voor voorlichting zijn daarom gericht op deze speerpunten. Gebruik is gemaakt van kennis uit lopend of afgerond onderzoek. De paragraaf over het speerpunt "Snelheid" is samengesteld door ing. J.A.G. Mulder. De paragraaf over het speerpunt "Alcohol" is samengesteld door S. Harris M.A.

De overige paragrafen zijn samengesteld door drs. R.D. Wittink die tevens dit project coördineerde.

INLEIDING

In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991 zijn speerpunten gegeven voor het beleid in de komende jaren. Die speerpunten betreffen deels bepaalde doelgroepen in het verkeer - de jongeren en de ouderen -, deels invloedsfactoren - alcohol en snelheid -, deels letselbeschermende maatregelen - autogordels en bromfietshelmen -, deels infrastructurele maatregelen. In deze studie is verkeersveiligheidsvoorlichting vooral betrokken op gedragsbeïnvloeding van individuele verkeersdeelnemers.

Er is een inventarisatie gemaakt van aandachtspunten op de invloedsfactoren alcohol en snelheid, de letselbeschermende werking van gordels en helmen en de specifieke of extra grote problemen van jongeren en ouderen. De problematiek is niet meer uitvoerig geschetst, daarvoor zij verwezen naar andere rapporten en het MPV zelf. Een strategie voor oplossingen is kort aangegeven, als vertrekpunt voor de uiteindelijke aanbevelingen. De onderwerpen zijn in het algemeen niet afhankelijk gesteld van of in relatie gebracht tot andere maatregelen. Deze stap is wel noodzakelijk voordat voorlichting ten uitvoer wordt gebracht. De SWOV kan ter onderbouwing van de aanpak van het voorlichtingsbeleid ook onderzoek verrichten en het bovenstaande daarin betrekken. Vooral expertise op het gebied van politietoezicht en van beloningssystemen kan hiervoor aangewend worden. Vervolgens is van belang om de effecten van campagnes te evalueren.

In dit rapport wordt echter volstaan met een opsomming van onderwerpen voor voorlichting.

1. OUDERE VERKEERSDEELNEMERS

Problematiek

De kans op letsel per afgelegde kilometer is voor mensen van 65 jaar en ouder groter dan voor andere volwassenen, 25 tot 64 jaar. Drie factoren die onderling afhankelijk zijn, liggen hier vooral aan ten grondslag: afname van geestelijke en fysieke functies, mobiliteitsvermindering en verhoging lichamelijke kwetsbaarheid.

Strategie voor oplossingen

Een strategie voor oplossingen bevat eveneens drie onderling verbonden elementen: routine dient op peil te blijven om functievermindering af te remmen, gedrag ter compensatie van functievermindering moet worden versterkt en de verkeersomgeving dient te worden aangepast.

Voorlichtingsmaatregelen

Geconcretiseerd tot maatregelen op voorlichtingsgebied betekent dit:

1. Functievermindering

- Informatie over functieverminderingen problemen in het verkeer bij vermindering van routine bij personen vanaf 45 jaar.
- Informatie over - nog te ontwikkelen - normen voor verkeersdeelname per vervoerwijze.

2. Actief blijven

- Informatie, in het geval dat aan de minimale normen voor verkeersdeelname wordt voldaan, over de noodzaak om in het verkeer actief te blijven, zowel aan ouderen zelf als hun sociale omgeving en de medische wereld.
- Informatie aan wegbeheerders over veilige routes voor oudere fietsers en voetgangers.
- Informatie speciaal aan ouderen over (tijdelijke) veranderingen in de infrastructuur.
- Informatie speciaal voor ouderen over nieuwe verkeersregels.

3. Aangepaste infrastructuur

- Informatie aan wegbeheerders om compenserend gedrag van ouderen mogelijk te maken, bijv. door de oversteektaak te splitsen.

4. Compenserend gedrag

- Informatie over mogelijkheden voor compenserend gedrag, vooral bij complexe taken en/of in complexe situaties of omstandigheden, in de zin van opsplitsing van taken, zowel aan ouderen zelf als hun sociale omgeving en de medische wereld.

5. Aangepast gedrag overig verkeer

- Informatie aan andere verkeersdeelnemers over de noodzaak tot aangepast gedrag, vooral ten aanzien van snelheid en voorrang, om aan de problemen en het gedrag van ouderen tegemoet te komen.

Literatuur

Analyse van de verkeersonveiligheid van de oudere fietsers en voetgangers. Probleemanalyse ter onderbouwing van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MPV) van de Directie Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. R-87-9 I en II. SWOV, 1987.

2. JONGERE VERKEERSDEELNEMERS

Problematiek

Kinderen en jongeren van 0 tot 24 jaar maken stapsgewijs een ontwikkeling in het verkeer door. Daarbij moeten zij af en toe in belangrijke mate weer opnieuw ervaring opdoen, in een andere hoedanigheid - met een andere vervoerwijze -, of in nieuwe situaties - bijv. op weg naar de middelbare school. Intussen moeten tot de middelbare schoolleeftijd verschillende perceptuele, motorische en cognitieve functies nog volgroeien. Dit heeft tot gevolg dat kinderen en jongeren herhaaldelijk periodes meemaken waarin hun taakbelasting in het verkeer te groot dreigt te worden.

Strategie voor oplossingen

De infrastructuur is deels op dit fasegewijze leerproces ingesteld, zoals door de indeling in verblijfs- en verkeersgebieden. Kinderen moeten gedoeseerd ervaring opdoen, hebben onderwijs en training nodig en moeten begeleid worden. In het algemeen is het gewenst ouders en verzorgers meer te betrekken bij de verkeerseducatie van hun kinderen. Hun aandacht kan gevestigd worden op onderwijsprogramma's, onder andere de schooltelevisie, waarbij materiaal voor hen is ontwikkeld. Ouders moeten o.a. gewezen worden op voorbeeldgedrag.

Voorlichtingsmaatregelen

1. Onderscheid binnen het verkeerssysteem

Een eerste onderwerp voor voorlichting is dat ouders hun kinderen moeten leren waar hun grenzen in mobiliteit en gedrag (moeten) liggen. Als beginnende voetgangers en fietsers moeten kinderen leren wat de grenzen van hun verblijfsgebied zijn en wat aan gedrag daarbinnen mogelijk is. In eenvoudige verkeersgebieden kan een volgende training plaatsvinden alvorens complexere verkeersgebieden worden beoefend. Ook op het onderscheid tussen eenvoudige en complexere verkeersgebieden moeten kinderen worden gewezen. Wegbeheerders dienen geïnformeerd te worden over een stringenter indeling van het wegstelsel in verkeers- en verblijfsgebieden en in categorisering van (twee?) verkeersgebieden.

2. Begeleiding geven

Telkens dient aan de zelfstandige uitoefening van een moeilijker verkeerstaak begeleiding vooraf te gaan.

Bij voetgangers vindt een dergelijke begeleiding door ouders meer plaats dan bij fietsers. Toch is bij fietsers eenzelfde behandeling nodig. Ervaring opgedaan als voetganger is niet voldoende toepasbaar op de fiets en het leren fietsen is meer dan op- en afstappen en in een stille straat een stuk rechtuit fietsen.

Voor bromfietsers zijn de taken, onder andere door hun snelheid, weer anders van aard. Voor hen is een cursus aan te bevelen. Beginnende automobilisten moeten voor gebrek aan ervaring, in hun gedrag compensatie zoeken. Over deze aanpak hebben ouders of verzorgers voorlichting nodig.

3. Leren van gedragspatronen

Voorlichting kan worden toegespitst op het aanleren van gedragspatronen, in aansluiting op onderwijsprogramma's.

Defensieve gedragspatronen - ontsnappingsclausules wanneer een verkeerssituatie oncontroleerbaar dreigt te worden - zijn een belangrijk onderdeel daarvan.

4. Formele en informele regels leren

Ondanks het verkeersonderwijs blijkt de kennis van fietsers en bromfietsers over voorrangregels onvoldoende te zijn. Maar niet alleen de formele regels, ook gedragsafwijkingen daarvan en de informele regels zijn van belang. Kinderen en jongeren moeten leren communiceren met overig verkeer. Dat kan een aantal specifieke voorlichtende boodschappen met zich meebrengen, zowel voor de kinderen en jongeren met hun ouders en verzorgers, als voor het overige verkeer.

De overige verkeersdeelnemers moeten worden voorgelicht over de beperkte vaardigheden van kinderen en hun gebrek aan of weinig efficiënte aandacht voor het verkeer. Het plotseling vanachter een geparkeerde auto of een ander obstakel de straat oprennen van kinderen is een bekend voorbeeld van een slechte anticipatie op verkeer. Het overige verkeer houdt hiermee te weinig rekening. Nog minder bereidt het zich voor op een kind dat de straat oprent terwijl het een naderende auto kan zien.

5. Anticiperen op wederzijdse problemen

Het overige verkeer moet verder rekening houden met gebrek aan rijvaardigheden van (brom)fietsers, zoals blijkt uit bijv. slingeren, van koers

veranderen zonder achterom te kijken en/of een hand uit te steken. Daarnaast dient het rekening te houden met onverwachte manoeuvres van kinderen die in een groep (brom)fietsen.

Een specifieke problematiek voor met name bromfietzers waarover voorlichting gegeven kan worden, is de confrontatie op de kruising van een rechtdoorgaande (brom)fietser op een fietspad met rechtsafslaand snelverkeer. Kinderen en jongeren kunnen eveneens voorlichting krijgen over gedrag en problemen van ander verkeer. Ten aanzien van de hiervoor geschetste confrontatie is het bijvoorbeeld gewenst dat bromfietzers kennis nemen van de oriëntatiebeperkingen van in het bijzonder vrachtwagenchauffeurs.

Voor de volledigheid zij hier herhaald dat diverse uitwerkingen van de voorlichtingsmaatregelen mogelijk zijn.

Literatuur

I. van Schagen, M.J. Kuiken en K.A. Brookhuis. Leren fietsen, leren brommen, Voorlopige onderwijsdoelstellingen. VK 86-17, RU Groningen, Verkeerskundig Studiecentrum, 1986.

R.D. Wittink. Taakanalyse fietsers en bromfietzers. Covernota betreffende onderzoek in 1986 uitgevoerd door het Verkeerskundig Studiecentrum Rijksuniversiteit Groningen, in opdracht van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV. R-87-19. SWOV, 1987.

3. AUTOGORDELS

Problematiek

Het draagpercentage van autogordels bedraagt op wegen buiten de bebouwde kom ongeveer 70% en binnen de bebouwde kom 50%, hoewel het dragen verplicht is en het gordelgebruik de letselernst doet verminderen. Een grotere naleving van de draagplicht kan een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid.

Strategie voor oplossingen

De campagne in Friesland om door combinatie van voorlichting en politietoezicht het gebruik van autogordels te vergroten heeft aangetoond dat resultaten geboekt kunnen worden.

Voorlichtingsmaatregelen

1. Gordels voor en achterin

Voorlichting moet zowel betrekking hebben op het dragen van gordels zowel voorin als achterin de auto. Wanneer gordels achterin ook verplicht worden gesteld, zal aparte voorlichting daarover nodig zijn.

2. Korte ritten

Het draagpercentage op wegen binnen de bebouwde kom is aanzienlijk lager. Het meeste effect van een voorlichtingscampagne mag waarschijnlijk verwacht worden bij personen die de gordel bij bepaalde ritten wel en bij andere niet dragen. Dat zijn redenen om de voorlichting in het bijzonder te richten op de doeltreffendheid van gordels onder alle verkeersomstandigheden, dus ook bij lage snelheden en op de vorming van een gewoonte om gordels te dragen. Om deze doeltreffendheid aan te geven kunnen bijv. botssimulators gebruikt worden en is informatie gewenst over het effect van gordels over een grotere tijdperiode dan een (korte) rit (de kans op ernstiger letsel wanneer gedurende een jaar de gordel bij alle korte ritten niet wordt omgedaan). Wellicht zou tegenwicht kunnen worden geboden tegen het geassocieerde ongemak. Het is mogelijk dat zo'n campagne geen of weinig effect sorteert bij de groep bestuurders die de gordel vaker, niet dan wel draagt. Wanneer die groep door voorlichting beïnvloed zou kunnen worden, is het aan te bevelen op hen de aandacht te concentre-

ren. Bij de personen die de gordel vaker, maar nog niet altijd dragen, kan dan een meesleepeffect optreden. Dan zou naar draagpercentages zoals in de Bondsrepubliek Duitsland en Groot-Brittannië gestreefd kunnen worden. Het is echter de vraag of voorlichting bij de regelmatige niet-dragers ongeveer eenzelfde effectiviteit kan halen als bij de personen die de gordel vaak, maar niet altijd dragen.

3. Sociale omgeving

Omdat de sociale omgeving een rol kan spelen zowel ten aanzien van de verlaging als de verhoging van het gordelgebruik, is het gewenst deze bij de campagnes te betrekken. Naar leeftijd blijkt het laagste gordelgebruik onder personen beneden 25 jaar te bestaan, naar geslacht onder mannen. Speciale aandacht is daarom te richten op de sociale omgeving van jonge mannen en vrouwen, met prioriteit voor de eerste groep, bijv. via de rijopleiding.

Werksituaties vormen een deel van de sociale omgeving. Zij zouden, evenals dat het geval is met alcoholgebruik en bromfietshelmen, gebruikt kunnen worden om het belang van de gezonde aanwezigheid van de medewerkers naar voren te brengen, dus het is niet alleen in hun eigen belang. Verder is het aan te bevelen dat in films, op t.v., in reclame, ieder persoon die in een auto plaatsneemt, duidelijk zichtbaar zijn gordel omdoet. Programmamakers vormen dus ook een intermediair voor voorlichting.

4. Angst

Bij de overwegingen om geen autogordel te dragen kan angst een rol spelen, angst voor een ongeval met omstandigheden waarin de gordel mogelijk een negatief effect heeft op de afloop, zoals bij brand. Anecdotes voeden deze angst. Wellicht is in de voorlichting tegenwicht te bieden om ongegronde angst weg te nemen - een negatief effect treedt in minder dan 1% van de gevallen op, blijkt uit onderzoek - en aanspreekbare voorbeelden te presenteren (of te laten presenteren door betrouwbare personen) waarin een autogordel juist de redding van iemand betekende.

Waarschijnlijk is een positief effect hiervan alleen mogelijk als onderdeel van een reeks voorlichtingsmaatregelen. Teveel aandacht voor voorbeelden zou een averechts effect kunnen hebben.

5. Politietoezicht

Wanneer er meer willekeurig ad-hoc politietoezicht op gordelgebruik zou komen, moet voorlichting gegeven worden om de zogenaamde subjectieve pak-kans te verhogen.

6. Feedback

Om effecten van een campagne te bestendigen is voorlichting over de stijging van draagpercentages gewenst.

Literatuur

J.G. Arnoldus & H.P. Scholtens. De aanwezigheid en gebruik van autogordels 1986. R-87-21. SWOV, 1987.

C.M. Gundy. De effecten van een combinatie van politietoezicht en voorlichting op het gebruik van autogordels. R-86-26. SWOV, 1986.

C.M. Gundy. Politietoezicht en het gedrag van verkeersdeelnemers. R-83-32. SWOV, 1983.

P.C. Plaizier. Factoren die van invloed zijn op het wel of niet dragen van autogordels. Rijksuniversiteit Leiden, Werkgroep Veiligheid, 1987.

4. BROMFIETSHELMEN

Problematiek

Als gevolg van een niet correct gesloten kinband, een te ruime helm en/of een slechte conditie van de helm verliezen jaarlijks enkele tientallen bromfietzers onnodig hun leven in het verkeer. Bovendien moeten er vele honderden in het ziekenhuis worden opgenomen met ernstig hoofdletsel. Slechts één op de zes bromfietzers draagt momenteel een helm die in goede conditie en correct gesloten is.

Strategie voor oplossingen

Strengere keuringseisen voor helmen zijn nodig, zowel ten aanzien van de kinband als ten aanzien van de materialen waarvan de helm wordt vervaardigd. Het is echter de vraag of deze maatregelen op korte termijn effectief kunnen worden.

Voorlichting kan tussentijds tot een beter en effectiever gebruik leiden en is ook naast juridische en ergonomische verbeteringen van betekenis.

Voorlichtingsmaatregelen

1. Veiligheidsrisico's

Een voorlichtingscampagne, eventueel gecombineerd met scherper politietoezicht, kan meer bromfietzers ertoe brengen een helm in goede conditie te dragen en die helm correct te sluiten. Om het effect van deze voorlichting te optimaliseren dient ze zich uit te strekken over de veiligheidsrisico's van:

- het niet correct sluiten van de kinband;
- het dragen van een te ruime helm;
- het dragen van een helm met een beschadigde buitenschaal;
- het beschilderen en beplakken van de helm;
- het dragen van een niet goedgekeurde helm;
- het dragen van een helm waarop mechanisch geweld heeft ingewerkt.

Daarnaast zou in zo'n campagne aandacht besteed moeten worden aan de strafbaarheid van het niet goed sluiten van de helm en aan het risico van de aanschaf van een tweedehands helm, vooral wat betreft de pasvorm. De problemen zijn het grootst bij de bromfietzers onder twintig jaar. Bij eventuele invoering van een rijopleiding voor bromfietzers dient aandacht te worden besteed aan de effectiviteit van de helm.

2. Produktinformatie

Een tweede soort voorlichting heeft betrekking op produktinformatie aan toekomstige kopers van een helm, bijvoorbeeld op grond van de resultaten van een vergelijkend warenonderzoek.

Vergelijking van helmen kan zich uitstrekken over:

- het draagcomfort bij een goed gesloten kinband;
- het gebruiksgemak van de sluiting;
- het discomfort bij het niet sluiten van de kinband;
- kwaliteitsvermindering van de buitenschaal als gevolg van (normale) veroudering, beschadiging (inwerking van UV-licht), beschilderen en beplakken (inwerking van chemische stoffen);
- de kwaliteit van de gebruiksaanwijzing;
- de prijs van de helm.

Geen van deze punten maakt deel uit van de wettelijke goedkeuringsprocedure.

3. Gebruiksaanwijzing

Daarnaast is het van groot belang dat de koper bij zijn nieuwe helm een goede en duidelijke schriftelijke gebruiksaanwijzing ontvangt. Daarin dient in ieder geval te staan:

- hoe de kinband gesloten moet worden en wat de veiligheidsrisico's zijn van niet correct sluiten
- wanneer de helm (in onbeschadigde staat) aan vervanging toe is en waarom;
- wat het effect is van het beschadigen, beschilderen en/of beplakken van de buitenschaal;
- wat het effect is van de inwerking van mechanisch geweld (verminderde werking van de dempschaal).

Ook mondelinge voorlichting door deskundige verkopers is van belang (eventuele veiligheidswinkels)

Zowel de verkeersdeelnemers als hun sociale omgeving en fabrikanten en verkopers vormen doelgroepen voor voorlichting over helmen.

Literatuur

J.J.W. Huijbers & P.J.G. Verhoef. Helmen van bromfietzers: veilig en onveilig gebruik. R-87-6. SWOV, 1987.

M.P.M. Mathijssen. Het dragen van helmen door bromfietzers. Problemen en mogelijkheden voor verbetering. R-87-18. SWOV, 1987.

5. ALCOHOLGEBRUIK

Problematiek

Tenminste een kwart van alle verkeersdoden valt bij ongevallen waarbij alcoholgebruik van (één van) de betrokken bestuurder(s) een rol speelt. Ongeveer een kwart van alle automobilisten rijdt volgens eigen zeggen wel eens onder invloed. In weekeindnachten rijdt 1 op de 8 automobilisten onder invloed, met als piek de periode van 01.00 tot 04.00 's nachts, wanneer 1 op de 5 onder invloed rijdt.

Ook het rijden onder invloed bij fietsers vormt een probleem, zij het wat minder.

Strategie voor oplossingen

Omdat het rijden onder invloed voor velen een gewoonte is geworden, en in zekere zin geaccepteerd wordt, is een lange-termijnstrategie nodig, zoals bij campagnes tegen het roken. Combinatie van educatie en politietoezicht is nodig, met op korte termijn nadruk op politietoezicht. Aansluiting is gewenst bij campagnes om (overmatig) alcoholgebruik tegen te gaan, of wel deze campagnes zijn als basis te gebruiken voor voorlichting over alcohol in combinatie met verkeer.

Voorlichtingsmaatregelen

1. Doelgroepen en boodschap

In het basisonderwijs kan bij biologie of "gezondheid" geleerd worden wat de werking van alcohol in het lichaam en op het gedrag is.

In de eerste jaren van het voortgezet onderwijs kan dit herhaald worden met eraan toegevoegd het effect van alcohol in het verkeer. Dit kunnen immers de eerste jaren van alcoholgebruik zijn.

Vanaf ± 15 jaar moet de voorlichting mede gericht worden op het effect van alcohol bij het rijden op een bromfiets en in de auto, bijv. in het kader van een mogelijke rijopleiding bromfiets of theorie-opleiding voor motor- of autorijbewijs. Op de rijopleidingleeftijd zullen velen inmiddels al een drinkpatroon hebben. Alle kennis over de gevolgen van het rijden na drinken dient herhaald te worden. Bovendien dient bijgebracht te worden hoe de wetgeving, politiecontroles, opsporings- en bewijsvoeringsmiddelen, de verbaliseringsbevoegdheid van de politie en mogelijke straffen er uit zien.

Voorts moet informatie gegeven worden over gedragsalternatieven, zoals andere vervoer- en verblijfsmogelijkheden (taxi's, nachtbussen, meerijden resp. overnachten). Rijden onder invloed is immers geen doelgedrag op zich, maar een combinatie van twee gedragingen (de wens om te drinken en de wens of noodzaak om daarna te rijden).

De volwassenen automobilisten met een gevestigd rij- en drinkgedrag moeten bereikt worden met dezelfde informatie als rijexamenkandidaten, met als toevoeging de bijzonderheden van politiecontroles in de omgeving.

2. Sociale omgeving

Naast educatie van het individu is bij elk beïnvloedingsproces educatie van en via de sociale omgeving van het individu nodig.

Vanuit de sociale omgeving wordt vaak alcoholgebruik en rijden onder invloed aangemoedigd, of in ieder geval gedoogd, als onderdeel van onze cultuur. Maar bij een gewijzigde cultuur kan de sociale omgeving ook invloed uitoefenen om rijden onder invloed tegen te gaan door het "onacceptabel" te maken.

Voorbeelden: ouders, onderwijzers, rij-instructeurs hebben een formele verantwoordelijkheid. Ouders kunnen afspreken dat de auto alleen gebruikt mag worden wanneer geen alcohol wordt gebruikt; of hun kinderen brengen en halen.

Vrienden, familie, werkverband, clubverband zoals sportverenigingen, praatgroepen, buurthuizen hebben een informele verantwoordelijkheid, waardoor het moeilijker kan zijn invloed uit te oefenen. Getracht moet worden om bijvoorbeeld "gastheren of -vrouwen" voor alternatief vervoer of rust- en overnachtingsmogelijkheden te laten zorgen. Het relatief grootste aantal rijders onder invloed zijn immers automobilisten die bij vrienden e.d. "op bezoek" zijn geweest.

3. Feedback

(Potentiële) rijders onder invloed moeten het effect van hun gedrag, en dat van andere rijders onder invloed, weten op: ongevallen, slachtoffers, geweigerde verzekeringsuitkeringen, gevangenisstraffen, boetes, ingetrokken rijbewijzen. Ook is voorlichting gewenst over de mate van een eventuele vermindering van rijden onder invloed en de positieve effecten daarvan.

Wanneer een beloning op nuchter rijden kan worden gecreëerd is ook daarover voorlichting gewenst.

Literatuur

Alcohol en verkeer, een dodelijke combinatie. Brochure. SWOV, 1987.

T. Rooijers. Inventarisatie en analyse van voorlichtingscampagnes op verkeersveiligheidsgebied. VK 86-08. RU Groningen, Verkeerskundig Studiecentrum, 1987.

J.M. Verbeek. Een voorlichtingskundig model t.b.v. verkeersveiligheidsvoorlichting en -onderzoek. Interne nota. VVN, Hilversum, 1987.

6. SNELHEID

Problematiek

Snelheid is een belangrijke invloedsfactor voor de verkeersonveiligheid. De kans op ongevallen en de ernst van de afloop van ongevallen hangen sterk samen met de rijsnelheden. De botssnelheid is relevant voor de afloop van een ongeval in termen van kans op letsel en ernst van dat letsel.

Er is evenwel geen eenvoudig verband aan te geven tussen snelheid en verkeersonveiligheid. Zo kan niet eenvoudig worden gesteld dat hoe hoger de snelheid is, hoe meer ongevallen er zullen gebeuren. Wel kan worden beredeneerd dat toenemende snelheidsverschillen tussen voertuigen de kans op ongevallen doen toenemen. Snelheidsverschillen leiden tot het uitvoeren van gevaarlijke manoeuvres die ook slecht zijn te voorspellen en dit vergroot de kans op een ongeval. Dit theoretisch verband is echter door onderzoek niet afdoende vastgesteld. Dat geldt wel voor de relatie tussen snelheid en de ernst van de afloop van een ongeval. Daaruit kan worden geconcludeerd dat hogere rijsnelheden leiden tot een ernstiger afloop van ongevallen.

Volgens het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) art. 49 leden 1 en 2 geldt dat een bestuurder zijn snelheid zodanig moet regelen dat geen gevaar of hinder voor andere weggebruikers of schade kan ontstaan en dat een bestuurder in staat moet zijn zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en waarover deze vrij is. De op zich eenvoudige formulering van deze regels betekent overigens niet dat zij ook eenvoudig zijn na te leven. Immers wanneer ontstaat gevaar of hinder? Hoe neemt een bestuurder dat waar? Binnen welke afstand kan een voertuig tot stilstand worden gebracht? De praktijk leert dat in deze opzichten tussen bestuurders (grote) onderlinge verschillen kunnen bestaan.

Strategie voor oplossingen

Gegeven het theoretische verband tussen snelheid en onveiligheid en de empirisch vastgestelde relatie tussen snelheid en de ernst van de afloop, is er vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid een noodzaak tot het beheersen van de snelheid. Het beleid van de overheid met betrekking tot

snelheid op de Nederlandse wegen is dan ook gericht op het beheersen en reguleren daarvan. De middelen die daarbij worden toegepast zijn snelheidslimieten en toezicht daarop, het aanbrengen van fysieke snelheidsbeperkende maatregelen, het geven van adviezen over rijnsnelheden, en eisen aan het vermogen van de bromfiets.

Deze maatregelen, mits nageleefd, zorgen voor een zekere homogeniteit in de verkeersstromen, maar ze zijn vaak te algemeen om effectief te zijn in specifieke situaties. Daarnaast hebben bestuurders ook binnen het regiem van limieten enz. een zekere vrijheid van snelheidskeuze. Het is aannemelijk dat tal van factoren en combinaties daarvan een rol zullen spelen. Hierbij valt te denken aan kennis, ervaring en vaardigheden van de bestuurder en zijn geestelijke en lichamelijke gesteldheid, reismotief, reisdoel en tijdsdruk, kennis over de route en de te verwachten problemen daarop, vormgeving en toestand van de weg, soort voertuig, licht- en weersgesteldheid. Uit wetenschappelijk onderzoek is echter niet duidelijk welke overwegingen de snelheidskeuze uiteindelijk bepalen. Niettemin is een juiste snelheidskeuze afhankelijk van de omstandigheden uiterst relevant.

Men kan zich indenken dat de snelheidskeuze tot stand komt via invloeden die zich afspelen op (een gebruikelijke indeling van) drie niveaus: strategisch, tactisch en operationeel. Op het strategisch niveau spelen zich zaken af als reisplanning en route-keuze: doel, vertrek- en aankomst-tijdstip, karakter van de wegen waarop zal worden gereden en daarvan afgeleid een keuze van een gemiddelde rijnsnelheid. Op het tactisch niveau wordt een actuele snelheid gekozen die is afgestemd op de uit te voeren manoeuvre en op het operationeel niveau wordt de snelheid gekozen waardoor het koershouden niet in gevaar komt.

Voorlichtingsmaatregelen

Wanneer men met behulp van voorlichting de snelheidskeuze zou willen beïnvloeden zou moeten worden aangesloten op de niveaus waarop die keuze plaatsvindt. Die voorlichting kan in principe worden gericht op de verhoging van kennis, de vergroting van vaardigheden en de verandering van attitudes.

- Kennis: processen en wetmatigheden in het verkeersgebeuren en de mogelijkheden die de individuele verkeersdeelnemer open staan tot beheersing hiervan door aanpassing van snelheid, volgtijd, enz.

- Vaardigheden: een reis goed plannen kan tijdsdruk en daarmee gehaast rijden voorkomen.
- Attitudes: of voorlichting gegeven moet worden die is gericht op verandering van attitudes zal afhankelijk zijn van de aard van de problematiek, zoals de groep weggebruikers die met name snelheidsovertredingen pleegt, de omstandigheden waaronder dit gebeurt en de te verwachten effecten van een campagne.

Bij maatregelen op voorlichtingsgebied zou men kunnen denken aan op de bestuurder gerichte informatie over bijvoorbeeld:

- vermeende tijdwinst bij rijden met hogere snelheid;
- intrinsiek gevaarlijke manoeuvres zoals inhalen, volgen, rijden op kruispunten en in bogen;
- de relatie rijsnelheid ==> botssnelheid ==> ernst afloop en letsel ernst;
- snelheidskeuze onder specifieke omstandigheden van voertuig, weg en bestuurder, bijv. op nat wegdek, bij mist, maar ook aan informatie aan de wegontwerper en de wegbeheerder en over het herkennen en oplossen van met betrekking tot snelheid gevaarlijke situaties. Dit zijn echter voorlopige ideeën die nadere uitwerking behoeven. Ook de soort informatie die moet worden gegeven is voorlopig nog niet duidelijk. Het lijkt voor sommige situaties noodzakelijk dat meer cursusachtige informatie wordt gegeven waaruit aanschouwelijk de noodzaak tot snelheidsaanpassing moet blijken.

Maatregelen, onverschillig op welk gebied, zullen sneller worden nageleefd wanneer de noodzaak tot naleving duidelijk is of wanneer men direct met de gevolgen van niet naleving wordt geconfronteerd. Bij vele maatregelen is de noodzaak tot naleving niet voor alle weggebruikers onmiddellijk duidelijk. Voorlichting lijkt dan een populair middel om deze duidelijkheid te verschaffen. Tijd- en plaatsgebonden informatie kan effectiever zijn. Een verbetering van het effect van voorlichting wordt bewerkstelligd door deze te ondersteunen met gericht politietoezicht. Onderzoek naar een combinatie van deze twee duidt niet alleen op een groter effect maar ook op een langere duur van dat effect.

Literatuur

F.C.M. Wegman e.a. Snelheidslimieten op autosnelwegen. R-85-49. SWOV, 1985.

W.J. Riedel; J.A. Rothengatter en R.A. de Bruin. Gericht verkeerstoezicht op snelheidsgedrag op 80 km wegen. Eindrapport. VK 86-05. RU Groningen, Verkeerskundig Studiecentrum, 1986.