

In dit nummer o.a.

- Rijopleiding in stappen: de betere opleidingsvariant? ①
- Internationale wetenschappelijke beoordeling ②
- Column ③
- Hoe gaat het verder met 'Door met Duurzaam Veilig'? ④
- Meer veiligheid personen-auto's levert bijdrage aan verkeersveiligheid ④
- Alcoholmijet beginnende bestuurders naar 0,2‰ ⑤
- 1e SafetyNet Conferentie ⑥
- Promotie Matthijs Koorstra ⑥
- NVVC 2006: Samen veiliger! Met samenwerking bereik je meer ⑥
- Intertraffic Amsterdam 2006 in teken van innovatie ⑦
- Colofon ⑦
- Nieuwe factsheets ⑧
- Publicaties ⑧

Van de redactie

Het openingsartikel neemt de ontwikkelingen onder de loep die zich voordoen bij de rijopleidingen. Daarbij wordt specifiek gekeken naar de reguliere rijopleiding en de rijopleiding in stappen. Verder vindt u in dit nummer de resultaten van de wetenschappelijke beoordeling van de SWOV. Ook vindt u een aankondiging voor het Nationale Verkeersveiligheidscongres (NVVC) dat op 25 april 2006 voor de 14e maal plaatsvindt.



Rijopleiding in stappen: de betere opleidingsvariant?

De laatste tijd neemt de belangstelling toe voor andere rijopleidingen dan de reguliere opleiding. Vooral de rijopleiding in stappen, de RIS, staat daarbij centraal. Maar levert deze opleiding ook veiliger bestuurders af?

Naast de reguliere rijopleiding wordt in Nederland de rijopleiding in stappen (RIS) aangeboden. De RIS moet niet worden verward met het getrapt rijbewijs, een lang leertraject met momenten van formeel leren, maar ook met perioden van informeel leren. De factsheet *Getrapt rijbewijs* bespreekt de voor- en nadelen van deze opleidingsvorm die in Nederland nog niet bestaat. De SWOV heeft de resultaten van de twee in Nederland gebruikte rijopleidingen, de RIS en de reguliere opleiding, vergeleken, en heeft onderzocht hoe zeker de verwachte veiligheidseffecten zijn.

Verschillen

Onderzoek toont aan dat het slaagpercentage van RIS-opgeleide kandidaten gemiddeld hoger is dan dat van regulier opgeleide kandidaten. Ook leidt de RIS meestal niet tot een hoger aantal lessen. De RIS is op deze punten goed, maar het is onduidelijk wat de invloed van de kwaliteit

van de rijsschool is. Ook bij de reguliere opleiding behalen sommige rijsscholen een even goed resultaat. Naast het slaagpercentage is ook de kwaliteit van de kandidaten tijdens het praktijk-examen onderzocht. RIS-kandidaten presteren op de vier onderzochte onderdelen significant beter dan reguliere leerlingen. Het gaat dan om technische bediening van het voertuig, verkeersinzicht, toepassing verkeersregels en toepassing van 'Het Nieuwe Rijden'.

Beter?

De RIS bevat ook onderdelen die van belang zijn voor de verkeersveiligheid, maar die niet worden getoetst op het rijexamen. Ofschoon we niet weten hoe veiligheidsgericht deze onderdelen door de RIS-gecertificeerde rijsscholen worden behandeld, kunnen we aannemen dat de RIS

"Bedenk dat wandelaars en fietsers niet zo gemakkelijk uit te deuken zijn."

Kadé Bruin (auteur)

meer veiligheidsgerelateerde onderdelen bevat dan de gemiddelde reguliere rijopleiding. Het meest recente onderzoek naar de RIS was een beoordeling op basis van een rijproef van beginnende bestuurders die ongeveer een half jaar hun rijbewijs hadden. Deze rijproef werd afgelegd door zowel regulier opgeleide als door RIS-bestuurders. De rijproef betrof een standaard rit, en de beoordelaar wist niet of de cursist een RIS-opleiding had gevolgd of niet. De groep RIS-bestuurders kende eenzelfde verdeling naar

Vernieuwd rijexamen: stap in de goede richting maar ook gemiste kans

Het ministerie kondigde onlangs een vernieuwd rijexamen aan. Het is de bedoeling vanaf 2007 ook te toetsen op gevaarherkenning en verkeersinzicht. Ook komt er aandacht voor het zelfstandig rijden en het 'Nieuwe Rijden'. Meer aandacht voor deze aspecten in de rijopleiding is een stap in de goede richting. Toch blijft een belangrijke kans onbenut om de rijopleiding daadwerkelijk te verbeteren en daarmee het ongevalsrisico voor jonge, beginnende bestuurders terug te dringen. Een extra praktijkexamen, zoals het CBR oorspronkelijk voorstelde, bood in principe nog de mogelijkheid om tussen het eerste en tweede praktijkexamen een ervaringsmodule in te lassen. Hiermee kunnen bestuurders tussentijds aanvullende rijervaring opdoen onder beschermende omstandigheden. Uit onderzoek is bekend dat deze opbouw leidt tot aantoonbaar meer veiligheid voor beginners. De SWOV vindt het een gemiste kans dat die mogelijkheid niet meer in het voorstel voorkomt. Extra kosten zullen wel afgewogen moeten worden tegen de verwachte veiligheidswinst en dat verdient nader onderzoek.

seks, leeftijd en rijervaring als de groep regulier opgeleide kandidaten. Ook na zes maanden zelfstandig rijden, presteerde de RIS-groep op vrijwel alle punten iets beter dan de regulier opgeleide groep. Dit betekent dat het effect ook na het examen behouden blijft. De meeste verschillen waren echter te klein om significant te zijn. De vaardigheden van de regulier opgeleide bestuurders liggen na zes maanden rijervaring dus vrij dicht bij die van de RIS-bestuurders. Het blijft dan ook de vraag of op grond van dit resultaat geconcludeerd kan worden dat de RIS gemiddeld beter is.

Veiligheid

De bevinding dat RIS-leerlingen in doorsnee iets beter presteren dan de reguliere cursisten is een aanwijzing dat met de RIS een goede richting is ingeslagen. Ook is het positief dat het effect ook na het behalen van het rijbewijs enigszins zichtbaar blijft. Toch moet de conclusie dat de RIS veiliger dan de reguliere opleiding is met de

nodige voorzichtigheid getrokken worden omdat de verschillen minimaal zijn en het niet is uitgesloten dat dit resultaat het gevolg is van zelfselectie. Immers, de kandidaat heeft zelf gekozen voor een bepaalde opleidingsvariant en het is mogelijk dat degene die de RIS kiest een kandidaat is met andere kwaliteiten dan de kandidaat die voor de reguliere opleiding kiest. Hoewel alleen ongevalstudies uitsluitend kunnen geven over welke opleiding uiteindelijk verkeersveiligere bestuurders aflevert, lijkt, gegeven de huidige kennis over rijopleidingen, RIS de betere kaarten in handen te hebben. Vooral als de RIS gecombineerd zou worden met het getrapt rijbewijs, biedt dat goede verwachtingen voor de veiligheid van beginnende bestuurders. ◀▶

Meer informatie over dit onderwerp vindt u in de factsheets 'Jonge beginnende automobilisten', 'Rijopleiding in stappen', en 'Getrapt rijbewijs'. Deze factsheets staan op de SWOV-website www.swov.nl onder Publicaties.

De verschillen

RIS

De RIS kent duidelijke leerdoelen die oplopen van eenvoudig naar moeilijk en die in vier modules zijn ondergebracht. Er kan pas met een nieuwe module begonnen worden, nadat uit een toets is gebleken dat men de leerdoelen van de voorgaande module beheerst. In de lessen wordt er gewerkt met zogenaamde handelingsscripts. Een van de handelingsscripts is voorbeeld SCAN. Dit script luidt: "Kijk tweehonderd meter vooruit, blik niet fixeren, kijk in binnenspiegel, kijk voor de auto, kijk in buitenspiegel(s)." De kandidaten beginnen met leren toepassen van het handelingsscript in eenvoudige omstandigheden. De vorderingen van RIS-kandidaten worden systematisch bijgehouden op een leer-

lingkaart. De RIS is gebaseerd op een probleemanalyse en kent al enige tijd enkele onderdelen die op het voorgestelde nieuwe rijexamen zullen worden getoetst. Om volgens de RIS te kunnen werken, moeten gediplomeerde rijinstructeurs een aanvullende cursus van zes dagen volgen.

Regulier

De reguliere opleiding kent geen vaste methodiek en kandidaten kunnen dus op verschillende manieren opgeleid zijn. Dit betekent waarschijnlijk dat in de reguliere groep ook een beperkt aantal leerlingen zit dat eveneens op een gestructureerde, op RIS gelijkende, manier is opgeleid. De reguliere opleiding leidt voornamelijk op voor het examen.

Internationale wetenschappelijke beoordeling: goede rapportcijfers voor SWOV

Het onderzoek van de SWOV is door een wetenschappelijke visitatiecommissie geëvalueerd. In december 2005 ontving de opdrachtgever, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het oordeel van deze commissie. De SWOV kreeg goede cijfers voor haar onderzoekswerk.

Het ministerie heeft besloten voor deze externe beoordeling een methodiek te kiezen die ook bij de universiteiten gebruikt wordt, de zogenaamde Quality Assurance Netherlands Universities (QANU). Deze is gezamenlijk ontwikkeld door de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk

Onderzoek NWO, de VSNU, vereniging van universiteiten en de KNAW, Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen.

Onderzoeksprogramma's worden daarin volgens een protocol op vier criteria beoordeeld: Kwaliteit, Productiviteit, Relevantie en Toekomstperspectief. Verder worden het instituut en het programma beoordeeld op aspecten als leiderschap, missie en doelen, strategie en beleid, academische reputatie en maatschappelijke relevantie.

In september 2005 boog een wetenschappelijke commissie bestaande uit vijf deskundigen op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid zich over

de kwaliteit van het SWOV-onderzoek. Deze vijf commissieleden waren prof. Kurt Petersen, (voorzitter en werkzaam aan de Universiteit van Lund te Zweden), prof. Richard Allsop (University College London), dr. Denis Huguenin (Beratungsstelle für Unfallverhütung, Zwitserland), prof. Rob van der Heijden (Radboud Universiteit Nijmegen) en prof. Henk van Zuijlen (TU Delft).

Het definitieve rapport werd eind 2005 aan het ministerie overhandigd. Hoewel er ook nog verbeterpunten zijn, varieerde het oordeel van de commissie over het werk van de SWOV in het algemeen van goed tot zeer goed. Een resultaat

waar directie en medewerkers van de SWOV best trots op zijn!

Sterke kanten

De commissie sprak zich zeer lovend uit over het visionaire werk van de SWOV in het kader van Duurzaam Veilig. Ook het onderzoek binnen de afdeling Anticiperend Onderzoek naar gedrag en educatie wordt hoog gewaardeerd. Het onderzoek binnen de nieuwe afdeling Planbureau vindt de commissie interessant en uitdagend, en zij koestert hoge verwachtingen gezien de eerste aanzetten. Omdat dit onderzoek nog maar kortgeleden gestart is, achtte de commissie het nog te vroeg voor een uitgebreid oordeel..

De SWOV voert een goed beleid met betrekking tot competentie management en het verbeteren van de kwalificaties van de medewerkers. De mogelijkheden die de SWOV biedt voor promotieonderzoek worden gezien als een goede ontwikkeling. Ook waardeert de commissie de interne kwaliteitsprocedure zeer die de SWOV hanteert voor haar onderzoeksresultaten.

Met betrekking tot kennisverspreiding merkt de commissie op dat de SWOV een goede communicatiestrategie heeft rondom projecten en zeer goede banden onderhoudt met het professionele veld. De communicatieactiviteiten worden gekenmerkt door goede timing, goede intensiteit en de kanalen naar de eindgebruikers worden goed ontwikkeld en gebruikt.

Verbeterpunten

De commissie formuleerde ook een aantal aanbevelingen voor toekomstige onderzoeksperiodes. Een daarvan was het advies om meer samen te werken met andere onderzoeksorganisaties gezien de beperkte stafcapaciteit om deskundigheid op alle gebieden van de verkeersveiligheid te ontwikkelen. Als punt van zorg noemde de commissie de beschikbaarheid van betrouwbare verkeersveiligheidsgegevens. De SWOV is voor haar onderzoek erg afhankelijk van gegevens die door derden zijn verzameld. Het is van belang dat de beschikbaarheid en toegankelijkheid van de gegevens is gegarandeerd. Het verzamelen van aanvullende data is essentieel voor de kwaliteit van het onderzoek. De commissie drong erop aan deze voorwaarde voor veel onderzoek zekerder te stellen in de toekomst.

Conclusie

Naar het oordeel van de commissie kan de SWOV zich met recht "hét onderzoeksinstituut voor de verkeersveiligheid in Nederland noemen. Gelet op haar rol en deelname aan heel veel Europees onderzoek op het gebied van de verkeersveiligheid kan de SWOV bovendien tot de beste onderzoeksinstituten van Europa gerekend worden. Voor de toekomst staat de SWOV voor de uitdaging zich verder te ontwikkelen tot een netwerkorganisatie en samenwerkingsverbanden aan te gaan om haar toppositie te versterken". ◀▶

door Fred Wegman (Directeur SWOV)

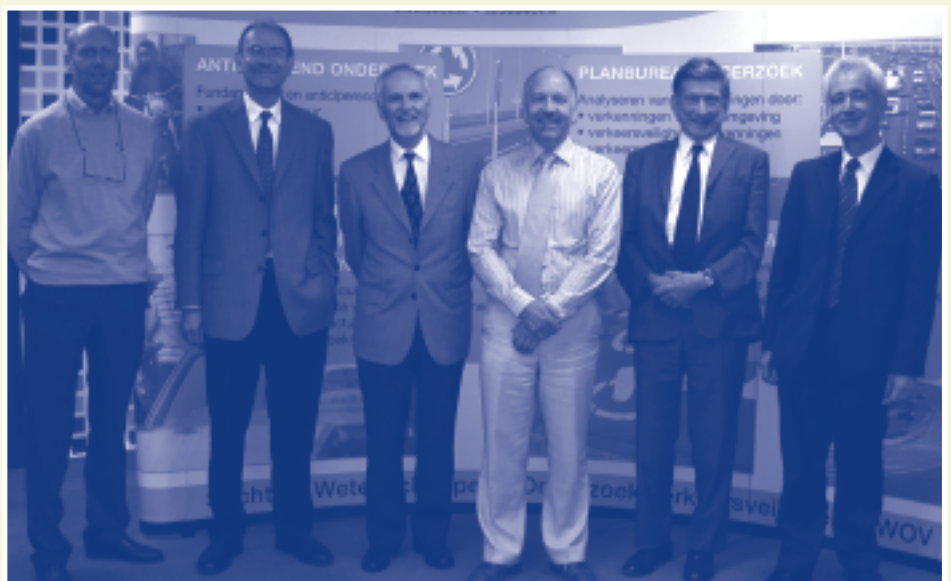


COLUMN

Op de goede weg

De Nota van de Commissie Nouwen *Anders betalen voor mobiliteit* is een fenomeen. Een echte doorbraak, wordt wel gezegd. Het rapport wordt geroemd door het feit dat iedereen die er bij beprijzen toe doet en in de commissie vertegenwoordigd is, het advies steunt. En ook daarbuiten is van geen tot weinig oppositie sprake. Gezien de geschiedenis van het onderwerp is dit inderdaad een prestatie van formaat. Toen de SWOV opmerkte dat de Commissie het onderwerp verkeersveiligheid vergeten was en dat hun redenering – *beprijzen* leidt tot minder afgelegde kilometers en is dus goed voor de verkeersveiligheid – wel erg kort door de bocht was, haastte het ministerie van Verkeer en Waterstaat zich te melden dat de verkeersveiligheid bij de verdere uitwerking niet vergeten zal worden. Ook beprijzen zal beoordeeld worden op het leveren van een bijdrage aan het bereiken van de taakstelling voor de verkeersveiligheid. Dus worden niet alleen vieze kilometerers extra belast maar ook gevaarlijke.

Naast *beprijzen* mogen ook *bouwen en benutten* (volgorde willekeurig) zich in een grote belangstelling verheugen. Netwerkmanagement is daarbij het toverwoord in de Nota Mobiliteit. Bij netwerkmanagement werken verschillende wegbeheerders, zo is de gedachte, samen aan het oplossen van verkeersproblemen in de regio. Thans worden er in elf 'stedelijke netwerken' door het hele land netwerk analyses opgesteld als basis voor maatregelen tot en met 2020. De ambitie is om deze analyses nog in 2006 af te ronden. Als je de teksten rondom deze ontwikkelingen leest, bijvoorbeeld in het nieuwe NM magazine, naar eigen zeggen 'hét vakblad voor netwerkmanagement in verkeer en vervoer' dan lijkt er behoorlijk wat steun voor deze aanpak te bestaan. Gelukkig is er nu meer aandacht voor verkeersveiligheid. Beoordeeld zal worden of uitvoering van de voorgestelde plannen een voldoende bijdrage zal leveren aan het bereiken van de taakstelling voor de verkeersveiligheid in de Nota Mobiliteit. Is dat de hand van minister Peijs die zich sinds haar aantreden sterk heeft gemaakt voor verkeersveiligheid? De gedachten zoals verwoord in de SWOV-publicatie *Door met Duurzaam Veilig* bieden hiertoe mijns inziens uitstekende aanknopingspunten. We zullen uiteraard de resultaten van de netwerk analyses beoordelen en nagaan of deze inderdaad een stap zijn op de goede weg.



De Qanu visitatiecommissie, van links naar rechts: Bennink (secretaris), Van der Heijden, Huguenin, Petersen (voorzitter), Allsop, Van Zuijlen.

Hoe gaat het verder met 'Door met Duurzaam Veilig'?

Op 2 november presenteerde de SWOV het boek *Door met Duurzaam Veilig, Nationale Verkeersveiligheidsverkenning 2005 – 2020* in Museum Naturalis te Leiden. Het eerste exemplaar is aangeboden aan Karla Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat, en vertegenwoordigers van andere overheden en maatschappelijke organisaties.

Het boek bevat een brede uitwerking van Duurzaam Veilig en biedt nieuwe perspectieven om de verkeersveiligheid in Nederland de komende jaren verder te verbeteren. De oorspronkelijke uitgangspunten zijn gehandhaafd. Duurzaam Veilig staat voor proactief werken aan het voorkomen van ongevallen en, daar waar ongevallen niet voorkomen kunnen worden, het beperken van de ernst van letsel. De principes uit de oorspronkelijke visie van 1992 bieden nog steeds een goede basis. Wel zijn de uitgangspunten op een aantal plaatsen geherformuleerd en/of aangevuld met nieuwe inzichten. Verder bevat de geactualiseerde visie twee nieuwe principes.

Het boek is integraal in te zien via de SWOV-website via de speciale site www.doormetduurzaamveilig.nl. Ook is er intussen een uitgave verschenen die de inhoud van het boek in het

kort behandelt. De lezers van SWOV-schrift hebben deze samenvatting in december ontvangen. U kunt het boek en/of de samenvatting nog via de website bestellen.

Naar aanleiding van de enthousiaste reacties op de presentaties van 2 november heeft de SWOV besloten dit voorjaar vier regionale bijeenkomsten te organiseren in samenwerking met de diverse ROV's en Verkeers- en Vervoerberaden. Ook het Kennisplatform Verkeer en Vervoer levert een bijdrage aan deze bijeenkomsten. Centraal staan de ideeën en suggesties die *Door met Duurzaam Veilig* heeft voor het toekomstige verkeersveiligheidsbeleid. Daarnaast zal er op de regionale bijeenkomsten gediscussieerd kunnen worden over de stappen die nodig zijn om deze ideeën en suggesties naar de praktijk te vertalen.

Fred Wegman zal op het NVC 2006 op 25 april

een impressie geven van de discussies die tijdens de bijeenkomsten in de regio ontstaan. Meer informatie over de data en locaties vindt u op www.doormetduurzaamveilig.nl. Mocht u geïnteresseerd zijn in deelname aan een van deze bijeenkomsten, meldt u zich dan aan via info@swov.nl.

Ook in het buitenland wint de visie aan terrein en is de belangstelling voor het vervolg groot. Er wordt dan ook gewerkt aan een vertaling in het Engels die medio 2006 verschijnt.

Intussen hebben verschillende organisaties de SWOV uitgenodigd verder te praten over het gedachtegoed. Ook wordt een tweedaagse cursus over Door met Duurzaam Veilig georganiseerd die op 6-7 april door PAO (voor meer informatie, zie www.pao.tudelft.nl). ◀▶



Meer veiligheid personenauto's levert bijdrage aan verkeersveiligheid

Voertuigveiligheidsmaatregelen hebben de afgelopen dertig jaar de verkeersveiligheid in belangrijke mate verbeterd. De aandacht binnen de botsveiligheid dient zich echter naast de veiligheid van inzittenden ook te richten op de veiligheid van de tegenpartij bij een botsing met een personenauto. Dit was een van de aanbevelingen die Fred Wegman had voor auto-industrie en overheid op het RAI-symposium Verkeersveiligheid op 2 december 2005 in Amsterdam.

Soorten verbeteringen

Sinds de jaren zeventig van de vorige eeuw zijn er veel aanpassingen gedaan om personenauto's voor de inzittenden veiliger maken. Deze aanpassingen worden ook wel secundaire veiligheidsmaatregelen genoemd. Hieronder vallen alle voorzieningen die de afloop van een ongeval minder ernstig maken. Bekend zijn de (draagplicht van) autogordels, de airbag en de verbeterde carrosserie van de personenauto. Deze maatregelen zijn langs twee wegen bereikt: er zijn wettelijke eisen opgesteld en de auto-industrie is zelf actief geweest om hun producten op deze punten te verbeteren. Technologische ontwikkelingen maken het de auto-industrie mogelijk ook de primaire veiligheid

te verbeteren. Dat wil zeggen: het voorkómen van ongevallen met voorzieningen waardoor bijvoorbeeld beter geremd kan worden, snelheidsbeheersing plaatsvindt en beter afstand gehouden kan worden en beter koers gehouden kan worden (Electronic Stability Control, zie *Kader*). Gebleken is dat de bestuurder baat kan hebben bij ondersteuning en vereenvoudiging van de rijtaak door razendsnel werkende apparatuur.

Bijdrage aan verkeersveiligheid

Uit buitenlands onderzoek blijkt dat sinds 1970 het aantal doden en ziekenhuisgewonden gemiddeld genomen met ongeveer 1% per jaar is gedaald door verbetering van de botsveiligheid

van personenauto's. In Nederland is ondanks een grote toename van het aantal voertuigkilometers (van 38 miljard begin jaren zeventig naar bijna 110 miljard nu) het aantal slachtoffers onder inzittenden van personenauto's in de laatste dertig jaar sterk gedaald: van 1350 doden begin jaren zeventig naar 414 doden in 2004.

Een daling die is bereikt door voertuigen en infrastructuur steeds beter af te stemmen op de eisen die de rijtaak aan de bestuurder stelt.

Nog genoeg mogelijkheden

De SWOV ziet nog veel mogelijkheden om het aantal slachtoffers in het verkeer verder te verminderen door verbeteringen aan de auto. Fred Wegman moedigde de auto-industrie en de Nederlandse en Europese overheid tijdens het RAI-symposium Verkeersveiligheid aan onverminderd door te gaan met voertuigveiligheidsmaatregelen: "We dienen onze aandacht naast meer veiligheid voor de inzittenden ook te richten op meer veiligheid voor de andere verkeersdeelnemers".

De SWOV verwacht dat het aantal slachtoffers nog verder kan dalen als:

- verplichte motorvoertuigverlichting overdag wordt ingevoerd;
- een fietsvriendelijk autofront wordt ingevoerd;
- de botszones tussen personenauto's onderling beter worden afgestemd (betere compatibiliteit);
- veilige rijnsnelheden worden ingevoerd gebaseerd op de letselkansen bij botsingen;

- doorontwikkelde en veilig bevonden ITS-toepassingen worden ingevoerd.

RAI-symposium Verkeersveiligheid

Tijdens het RAI-symposium Verkeersveiligheid presenteerde de SWOV een overzicht van de effecten van voertuigmaatregelen op de verkeersveiligheid. De speciale uitgave *Auto's om veilig mee thuis te komen* werd aangeboden

aan de RAI-Vereniging ter gelegenheid van het afscheid van E.H. Glasius als adjunct-directeur.

'Auto's om veilig mee thuis te komen' staat op de SWOV-website www.swov.nl onder Publicaties. Ook de factsheets 'Voertuigregelgeving' en 'Motorvoertuigverlichting overdag (MVO)' over de verschillende veiligheidsvoorzieningen in en met betrekking tot auto's zijn daar te vinden. ◀▶

Veiligheidsvoorzieningen

Als het aan de Europese Commissie ligt zullen nieuwe auto's in de toekomst standaard zijn uitgerust met tal van veiligheidsvoorzieningen. Hieronder treft u hiervan enkele voorbeelden aan.

Elektronische stabiliteitscontrole

Uit twee Amerikaanse studies, gebaseerd op ongevalgegevens, blijkt dat auto's met elektronische stabiliteitscontrole (ESC) bij ten minste 30% minder dodelijke, enkelvoudige ongevallen waren betrokken dan auto's zonder ESC. Het gaat hier dus om ongevallen waarbij slechts één voertuig is betrokken, bijvoorbeeld doordat dit van de weg raakt. Bij SUV's is het effect nog groter; de ongevalsbetrokkenheid daalt bij deze auto's zelfs met 60% veelal omdat SUV's een grotere kantelneiging hebben dan gewone personenauto's. Een enkele kanttekening moet bij deze bevindingen gemaakt worden. Op dit moment zijn vooral auto's in het duurdere marktsegment uitgerust met ESC.

Deze auto's zijn gemiddeld genomen al veiliger dan auto's uit de goedkopere klassen. Daarbij hebben ze vaak ook meer ervaren bestuurders, die een lager ongevalsrisico hebben. Niettemin biedt ESC een veelbelovend verkeersveiligheidsperspectief. Omdat EuroNCAP sinds voorjaar 2005 ESC aanbeveelt, verwacht de SWOV dat dit systeem snel tot de standaarduitrusting van personenauto's zal behoren.

Gordelverklippers

De toename van de zogeheten gordelverklippers of safety belt reminders (SBR) is een interessante ontwikkeling. Autogordels verminderen de kans op dodelijk of ernstig letsel met 20% tot 40%. Met de steeds beter wordende gordelsystemen kan dit percentage zelfs nog oplopen. Maar dan moeten de gordels natuurlijk wel gedragen worden. In Nederland draagt zo'n 90 procent van de bestuurders en ongeveer 70% van de passagiers op de achterbank de autogordel. Dit zijn hoge percentages, maar het kan nog veel hoger. Mede door de inspanningen van EuroNCAP, die

punten toekent voor de aanwezigheid van een gordelverklipper, monteren steeds meer fabrikanten deze voorziening standaard in hun auto's, ook voor de passagiersstoel. In 2000 had nog maar 1% van de personenauto's SBR; in 2004 was dit al toegenomen tot 36%. Hiervan had 11% een systeem dat ook de passagiers waarschuwt. Als elke auto-inzittende de gordel zou dragen, kan dit op Europees niveau zo'n 4000 doden per jaar besparen (7%). Voor Nederland betekent dit jaarlijks zo'n 30 verkeersdoden minder.

Bevestiging kinderzitjes

Gelukkig zien we dat, naast het gordelgebruik, ook het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen is toegenomen. Zowel in Nederland als in de Europese Unie zijn de regels voor het gebruik hiervan aanzienlijk verscherpt. De Nederlandse regels richten zich tot nu toe voornamelijk op het verplicht gebruik van kinderzitjes. Daarnaast wil de Europese Commissie het gebruik van het uniforme bevestigingssysteem Isofix in de regelgeving opnemen.

Alcohollimiet beginnende bestuurders naar 0,2‰ Jaarlijkse besparing van ca. 10 alcoholdoden onder jongeren

Met ingang van 1 januari van dit jaar is de alcohollimiet voor beginnende bestuurders verlaagd van 0,5‰ naar 0,2‰. De SWOV verwacht dat hiermee het totale aantal alcoholongevallen met 5% kan afnemen. Een scherpere limiet voor alle bestuurders lijkt daarentegen niet effectief te zijn.

Jonge bestuurders hebben door hun gebrek aan rijervaring een hoger ongevalsrisico dan oudere automobilisten. Bovendien reageren jongeren door hun nog lage tolerantie in het algemeen heftiger op alcohol. Bij een promillage tussen 0,2 tot 0,5 neemt hun kans op een ongeval al sterker toe dan voor oudere bestuurders bij een promillage tussen 0,5 en 0,8. De combinatie van geringe rijervaring en lage alcoholtolerantie leidt vooral bij jonge, mannelijke bestuurders (18-24 jaar) tot grotere kansen op een ongeval. Hoewel zij slechts 4% van de totale Nederlandse bevolking vormen, maken ze bijna een kwart uit

van de slachtoffers van alcoholongevallen. De SWOV heeft berekend dat met het verlagen van de wettelijke limiet voor beginnende bestuurders ongeveer 10 doden en 150 zwaargewonden per jaar kunnen worden bespaard.

Voor alle bestuurders 0,2‰?

Hierbij dringt de vraag zich op of de limiet van 0,2‰ niet voor alle bestuurders moet gelden. De SWOV meent van niet. Qua risico overtreft de 0,5-limiet voor ervaren bestuurders immers niet de 0,2-limiet voor beginners. Bovendien zou een verlaging van de limiet voor alle bestuurders

ertoe leiden dat het aantal overtreders in één klap verdubbelt. Daarbij gaat het voornamelijk om lichte overtreders met nauwelijks of geen verhoogd risico. De politiecapaciteit die dat kost, kan beter worden besteed, bijvoorbeeld aan meer gericht toezicht op zware overtreders. Bestuurders met een promillage van 1,3 of hoger zijn in Nederland verantwoordelijk voor driekwart van de ernstige alcoholongevallen. Juist deze zware drinkers zijn de afgelopen jaren niet in aantal afgenomen, ondanks een sterke toename van het aantal alcoholtesten onder willekeurige automobilisten. ◀▶

Meer over dit onderwerp vindt u in de factsheet 'Rijden onder invloed van alcohol en drugs'. De factsheet staat op de website www.swov.nl onder Publicaties.

1^e SafetyNet Conferentie: Praag, 10 – 11 mei 2006

SafetyNet is een ambitieus EU-project dat methoden en instrumenten ontwikkelt om de verkeersveiligheid in Europa te volgen en de EU-landen onderling te vergelijken.

Uiteindelijk zal het resultaat gebruikt worden door een Europese verkeersveiligheidsorganisatie ('Road Safety Observatory') die op termijn alle activiteiten van de Europese Unie zal coördineren met betrekking tot het verzamelen en analyseren van data over verkeersveiligheid. In mei organiseert SafetyNet haar eerste conferentie voor beleidsmakers en politici.

Conferentie

Deze eerste SafetyNet-conferentie biedt de mogelijkheid om te bestuderen hoe (verkeersveiligheids)gegevens gebruikt kunnen worden voor het maken van beleid. Het congres is ook bedoeld om nieuwe uitdagingen te benoemen die ontstaan als gevolg van nieuwe technologieën.

Ook de discussie over de taakstelling voor na 2010 staat op de agenda. Enkele andere onderwerpen zijn:

- politieke besluitvorming op het gebied van verkeers- en voertuigveiligheid;
- de verschillende methoden van aanpak binnen de Europese Unie voor het verzamelen van ongevalsgegevens en veiligheidsinformatie;
- het gebruik van ongevalsgegevens voor verbetering van wegontwerp en de veiligheid van de infrastructuur;
- wetenschappelijke ongevalsanalyse. ◀▶

U kunt deze conferentie bijwonen. Met een e-mail naar safetynet@lboro.ac.uk kunt u zich aanmelden of meer informatie opvragen.

Meer informatie over SafetyNet en de 1e conferentie staat op <http://safetynet.swov.nl>.

SafetyNet

De bouw van het European Road Safety Observatory

In het witboek uit 2001 en in andere openbare stukken, maakte de Europese Unie de wens kenbaar voor een 'Road Safety Observatory'. Op 1 mei 2004, als onderdeel van het 6e Kaderprogramma, ging het Europese project SafetyNet van start om aan die wens invulling te geven. Instituten en organisaties uit 17 Europese landen werken samen binnen dit project dat in mei 2006 halverwege is. SafetyNet is een grootschalig project dat in samenwerking met de meest ervaren organisaties binnen de Europese Unie een gecoördineerde verzameling gegevensbronnen wil samenbrengen die tegemoet komt aan de behoefte van de Europese Unie aan beleidsondersteuning. Het 'Road Safety Observatory' maakt het de Europese Commissie straks mogelijk de voortgang te volgen in het halen van doelstellingen, het identificeren van 'best practices', en de effecten te volgen van nieuwe regelgeving en andere veiligheidsactiviteiten. Alle data die binnen het project worden samengesteld of verzameld, zullen via internet beschikbaar worden gesteld aan de gehele verkeersveiligheidsgemeenschap.



Promotie Matthijs Koornstra

Op 6 december 2005 promoveerde voormalig SWOV-directeur Matthijs J. Koornstra aan de Universiteit Leiden tot doctor in de Sociale Wetenschappen. Zijn proefschrift, getiteld *Changing choices: psychological relativity theory*, bevat een wiskundig geformuleerde theorie over hoe ieder mens dezelfde objectieve ruimte psychofysisch omvormt tot individueel verschillende ruimten voor oordelen of preferenties. In enkele hoofdstukken wordt de theorie geïllustreerd aan de hand van specifieke verkeersveiligheidstrends. Matthijs Koornstra was directeur van de SWOV van 1986 tot 1999.

Samen veiliger! Met samenwerking bereik je meer

Het motto van het 14^e Nationale Verkeersveiligheidscongres (NVVC) is: Samen veiliger! Met samenwerking bereik je meer. Het NVVC vindt plaats op dinsdag 25 april in De Doelen in Rotterdam.

Verkeersveiligheid kan niet meer los worden gezien van andere beleidsterreinen. Steeds meer partijen zijn betrokken bij verkeersveiligheid, waarvoor steeds minder middelen exclusief beschikbaar zijn en waarbij financiering, beslissingen en uitvoering voor een groot deel gedecentraliseerd zijn. Ook in deze situatie blijft het streven natuurlijk naar minder doden en minder gewonden in het verkeer. Samenwerken en het slim combineren van activiteiten zal de efficiëntie vergroten. Hoe realiseren we dit? Waarop moeten we ons richten? Waar valt nog winst te behalen? Hoe kunnen we maatregelen en initiatieven slim

combineren? Hoe kunnen we aansluiten bij andere beleidsterreinen en disciplines en, andersom, hoe kunnen we andere beleidsterreinen en disciplines betrekken bij verkeersveiligheid? Deze vragen staan in deze editie van het NVVC centraal.

Programma

Een oproep in Verkeerskunde en in het vorige SWOV-schrift voor het opsturen van papers over succesvolle samenwerkingsprojecten, heeft veel reacties opgeleverd. Een jury heeft uit de grote hoeveelheid inzendingen 30 papers geselecteerd die op het congres gepresenteerd worden. Het ochtendprogramma zal beginnen met lezingen van Karla Peijs, de minister van Verkeer en Waterstaat, en van beide directeurs van de ANWB en de SWOV, Guido van Woerkom en Fred Wegman. Een aantal paneldiscussies sluit

In de workshops komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- Scholieren
- Regionale samenwerking
- Voorlichting
- School en buurt
- Nieuwe mogelijkheden
- Vracht- en bestelverkeer
- Handhaving en wegbeheerders
- Jonge automobilisten
- Integraal beleid
- Educatie

de ochtend af. Het middagedeelte bestaat uit workshops waarin de inzenders hun paper presenteren en bediscussiëren met het publiek. Daarnaast is er een aantal posterpresentaties.

Gedurende het congres hebben de deelnemers gelegenheid om de kennismarkt te bezoeken die

tegelijk met het congres wordt gehouden. Het is inmiddels mogelijk u aan te melden als deelnemer. ◀▶

Meer informatie over het NVVC, de thema's en de workshops, staat op de website www.nvvccongres.nl.

Intertraffic Amsterdam 2006 in teken van innovatie

Amsterdam RAI, 4 tot en met 7 april

De 18° Intertraffic, de grootste internationale vakbeurs op het gebied van infrastructuur, verkeersmanagement, veiligheid en parkeren, heeft ditmaal 'Innovatie' als hoofdthema.

Compleet aanbod

Tijdens Intertraffic Amsterdam 2006 presenteren exposanten uit de hele wereld hun producten en diensten in de hallen van Amsterdam RAI. Diverse landen hebben ervoor gekozen hun krachten te bundelen in een collectieve presentatie. Naast landenpaviljoens uit China, Italië, Zwitserland en de Verenigde Staten is er het Holland House, een gezamenlijke presentatie van Nederlandse exposanten.

Future Plaza

Een nieuw onderdeel van Intertraffic is ook het Future Plaza. In dit speciale paviljoen worden overheden, gemeenten, kenniscentra en adviseurs uitgedaagd om hun visie op de toekomst te laten zien middels presentaties, het seminar programma en met stands. Tevens staat hier de overzichtstentoonstelling van de Intertraffic Innovation Award.

Intertraffic Innovation Award

In 2002 is voor de eerste maal de Intertraffic Innovation Award uitgereikt om ontwikkelingen in



FOTO: NFP PHOTOGRAPHY

de branche te stimuleren. De prijs is bestemd voor het bedrijf met het meest innovatieve product dat op de beurs gepresenteerd wordt. Er zijn drie categorieën waarin prijzen gewonnen kunnen worden: infrastructuur & veiligheid, verkeersmanagement en parkeren. Dit jaar waren er maar liefst 82 inzendingen waaruit de internationale jury negen producten nomineerde. De categoriewinnaars en de uiteindelijke winnaar van de Intertraffic Innovation Award worden bekend gemaakt tijdens de officiële opening op dinsdag 4 april 2006. De winnaar krijgt de award uitgereikt uit handen van Karla Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat. ◀▶

Meer informatie over de beurs is te vinden op www.intertraffic.com.

Jury Intertraffic Innovation Award

- H. Luikens, voormalig directeur Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rijkswaterstaat, (voorzitter)
- D. Crawford, coördinerend redacteur ITS International
- I.A. Hanssen, hoogleraar Civiele Techniek, TU Delft
- P.H. Martens, lid Adviesraad van Directeuren bij de European Parking Association
- Mw D. van der Burg, hoofdredacteur Verkeerskunde
- M.C. van Rooten, Vice-President FEHRL en directeur BRRC
- F.C.M. Wegman, directeur SWOV

Colofon

SWOV-schrift is het bulletin van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, dat viermaal per jaar verschijnt. Het wordt verspreid onder ruim 4.000 personen en instellingen die in hun werk betrokken zijn bij de verkeersveiligheid.

Redactiecommissie: Marjan Hagenzieker
Jolanda Maas

Martijn Vis

Hansje Weijer

Eindredactie: Hansje Weijer

Foto's: Paul Voorham,
Voorburg

Realisatie: SLEE Communicatie,
www.slee.nl

Informatie- en redactieadres:

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek
Verkeersveiligheid SWOV

Postbus 1090

2260 BB Leidschendam

Duindoorn 32

2262 AR Leidschendam

T 070-3173333

F 070-3201261

E info@swov.nl

I www.swov.nl

Overname van teksten uit dit blad is toegestaan met bronvermelding. Ze zijn ook te vinden op onze website: www.swov.nl

ISSN: 1380-7021

**Bezoek ook onze website
www.swov.nl**

De SWOV-website biedt een veelheid van informatie over de SWOV en over verschillende verkeersveiligheidsonderwerpen. De bibliotheek biedt een uitgebreide zoekmogelijkheid naar publicaties op het gebied van verkeersveiligheid. Ook kunnen alle SWOV-rapporten vanaf het jaar 2000 worden gedownload. Daarnaast bevat de Kennisbank een uitgebreide hoeveelheid informatie over vele onderwerpen. De informatie wordt overzichtelijk aangeboden en wordt onderbouwd met gegevens uit verschillende bronnen.

Nieuwe factsheets

Aan de serie factsheets is weer een aantal nieuwe toegevoegd. Alle factsheets staan in pdf-formaat op de SWOV-website www.swov.nl onder Publicaties.

Voertuigregelgeving

De Nederlandse overheid stelt eisen aan motorvoertuigen in het belang van de verkeersveiligheid. Daarbij moet zij zich houden aan de regelgeving van de Europese Unie op dat gebied. Deze internationale richtlijnen zijn echter compromissen tussen vele partijen en zijn niet zozeer bedoeld om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar allereerst om handelsbarrières weg te nemen. Voertuigfabrikanten weten hun producten echter beter en veiliger te maken dan wettelijk is vereist. Dit is mede te danken aan het botstestprogramma EuroNCAP. Hoewel EuroNCAP vooral de consument wil bedienen, zorgt het er ook voor dat voertuigfabrikanten een zo goed mogelijk testresultaat willen behalen.

In de factsheet *Voertuigregelgeving* komen de regelgeving en de voertuigeisen uitgebreid aan de orde. Bovendien bevat de factsheet een overzicht van wat er nog aan de voertuigeisen ontbreekt.

Verkeersveiligheidsverkenner voor de regio (VVR)

Met de Verkeersveiligheidsverkenner voor de regio (VVR) kunnen de (regionale) kosten en effecten van verkeersveiligheidsmaatregelen worden berekend. Dit software-instrument kan wegbeheerders en regionale beleidsmakers helpen om kosten-effectieve maatregelen te kiezen. Daarvoor dienen zij informatie in te voeren over wegennet, mobiliteit en ongevallen, over de verwachte ontwikkelingen daarin, en over beoogde verkeersveiligheidsmaatregelen. Deze factsheet beschrijft de VVR en de ervaringen daarmee in de periode 2001-2004. Op dit moment wordt de VVR verder ontwikkeld als Verkeersveiligheidsmodule - de VVM - die kan worden ingebracht in softwaretoepassingen van derden.

Ouderen en infrastructuur

Ouderen hebben een verhoogd overlijdensrisico in het verkeer. De belangrijkste oorzaak van het hoge overlijdensrisico van 75-plussers is hun grotere

fysieke kwetsbaarheid. Ook functiestoornissen kunnen van invloed zijn op de verkeersveiligheid van oudere verkeersdeelnemers. Zij kunnen er toe leiden dat ouderen vaker betrokken zijn bij ongevallen. Met name zijn dit ongevallen die ontstaan bij het links afslaan op kruispunten. De factsheet *Ouderen en infrastructuur* beschrijft hoe infrastructurele maatregelen, zoals een goed onderhouden contrasterende belijning van rijstroken en een positieve asverspringing van tegenover elkaar gelegen rijstroken, de veiligheid van oudere verkeersdeelnemers kunnen vergroten.

Elektronische route-informatieborden (DRIP's)

Elektronische route-informatieborden worden in Nederland aangeduid als Dynamische Route-Informatie Panelen (DRIP's). In de regel geeft een DRIP voor diverse routes naar een bepaald punt aan of er files zijn en hoe lang die zijn. De bedoeling daarvan is om de routekeuze te beïnvloeden en daarmee de doorstroming te verbeteren. Daarnaast zijn er ook andere toepassingen van DRIP's, zoals het plaatsen van verkeers(veiligheids)-boodschappen. Deze factsheet bespreekt het gebruik en de effecten van DRIP's. ◀▶

Publicaties

Hieronder treft u een selectie aan van de rapporten die onlangs bij de SWOV zijn verschenen. De publicaties zijn onder vermelding van de R- of D-nummers schriftelijk te bestellen bij de SWOV. E-mailen kan ook naar: info@swov.nl. Bij toezending van de rapporten ontvangt u een factuur met een acceptgirokaart ter vergoeding van druk- en verzendkosten.

Op onze website www.swov.nl staan gegevens van al onze publicaties die sinds de oprichting van de SWOV in 1962 verschenen zijn. SWOV-rapporten vanaf het publicatiejaar 2000 zijn gratis te downloaden. Factsheets zijn ook op de website te vinden onder Publicaties.

Detailed cost-benefit analysis of potential impairment countermeasures

Research in the framework of the European research programme IMMORTAL
Willem Vlakveld, Paul Wesemann, Eline Devillers, Rune Elvik (TØI) & Knut Veisten (TØI). R-2005-10. 128 blz. € 20,-.
Vrijwel elke functievermindering van bestuurders vergroot het ongevalsrisico. Dit is bijvoorbeeld het geval door slecht zichtvermogen of de invloed van alcohol en drugs. Dit Engelstalige rapport, onderdeel van het Europese IMMORTAL-project, geeft een kosten-batenanalyse van de verschillende maatregelen die hiertegen mogelijk zijn en kijkt daarbij naar de sociaal-economische effecten. Bijzondere aandacht gaat uit naar drie specifieke beleidsmaatregelen: de ver-

plichte ogentest, een BAG van 0% voor jonge bestuurders in combinatie met willekeurige alcoholcontroles, en het installeren van een alcoholslot bij bestuurders met een alcoholprobleem. De kosten-batenanalyses zijn uitgevoerd in Nederland, Noorwegen, Spanje en Tsjechië.

Hoe verkeersveilig was 2004?

Analyse van de daling van het aantal verkeersdoden in 2004.
Drs. H.L. Stipdonk. R-2005-11. 43 + 14 blz. € 11,25.
Dit rapport bevat de jaaranalyse nieuwe stijl. Daarin wordt getracht een verklaring te vinden voor de grote daling van het aantal verkeersdoden in 2004 door onderzoek van de datakwaliteit, door het bepalen van de trend, en door het onderzoeken van mogelijke verklaringen voor afwijkingen van de trend.

Use of mobile phones while driving - effects on road safety

A literature review
N. Dragutinovic & D. Twisk. R-2005-12. 55 blz. € 11,25.
Mobiël bellen tijdens het rijden heeft negatieve effecten op het rijgedrag en vergroot het ongevalsrisico. Deze literatuurstudie (Engelstalig) bespreekt recente wetenschappelijke onderzoeken (1999-2005) naar het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden en naar de effecten daarvan op de rijvaardigheid en het ongevalsrisico. Ook wordt gekeken naar het effect van maat-

regelen tegen telefoneren tijdens het autorijden. Het rapport doet diverse aanbevelingen om de onveiligheid door mobiel telefoneren tijdens het rijden terug te dringen.

De invloed van weg- en persoonskenmerken op de geloofwaardigheid van 80-km/uur-limieten

Een verkennend onderzoek
Dr. Ch. Goldenbeld, drs. I.N.L.G. van Schagen & drs. L. Drupsteen. R-2005-13. 56 + 51 blz. € 17,50
Het percentage snelheidsoverschrijdingen ligt op sommige wegen aanzienlijk hoger dan op andere terwijl er eenzelfde limiet geldt. Dit lijkt onder meer te komen door de geloofwaardigheid van een snelheidslimiet. Een geloofwaardige snelheidslimiet is een limiet die als logisch wordt gezien door de automobilisten, omdat deze past bij het beeld dat de weg en de situatie oproepen. Dit onderzoek gaat na welke kenmerken van de weg en de wegomgeving effect hebben op de geloofwaardigheid van een 80-km/uur-limiet op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Het bekijkt ook in hoeverre de geloofwaardigheid van een limiet (mede) bepaald wordt door persoons- of persoonlijkheidskenmerken.

Factsheets:

- Ouderen en infrastructuur
- Verkeersveiligheidsverkenner voor de regio (VVR)
- Voertuigregelgeving
- Elektronische route-informatieborden (DRIP's)