

SWOV-schrift verschijnt vier maal per jaar en is een uitgave van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

In dit nummer o.a.

- Taakstelling 2010: maximaal 750 doden in het verkeer ①
- Het effect van terugkomdagen ②
- Vergevingsgezindheid in het verkeer ②
- Column ③
- Door met Duurzaam Veilig in Engelse vertaling ③
- Het gebruik van kosten-batenanalyses ④
- Veiligheidseffecten van netwerkanalyses ⑤
- DRUID: alcohol, drugs en medicijnen in het verkeer ⑤
- Getrapt rijbewijs en jonge bestuurders ⑥
- Daling aantal verkeersdoden in 2005 verklaard ⑦
- Publicaties ⑧



Taakstelling 2010 verscherpt tot maximaal 750 verkeersdoden

Minister Karla Peijs wil de verkeersveiligheidsaankomst voor 2010 aanscherpen: in dat jaar mag het aantal verkeersdoden maximaal 750 bedragen. De huidige taakstelling gaat nog uit van maximaal 900 doden. De minister ziet haar voornemen gesteund door het SWOV-rapport *De essentie van de daling in het aantal verkeersdoden*.

In het rapport, dat de SWOV op 30 augustus 2006 aan de minister aanbood, wordt een prognose gegeven van het aantal verkeersdoden in 2010 en 2020. In 2010 zal het aantal verkeersdoden tussen de 680 en 810 liggen. In 2020 zal dit tussen de 470 en 630 verkeersdoden zijn. Een taakstelling van 750 doden in 2010 en 550 doden in 2020 acht de SWOV dan ook haalbaar.

Peijs reageerde 'zeer content' te zijn met het rap-

port. In een brief aan de Tweede Kamer kondigde zij aan dat zij haar voorgenomen aanscherping van de taakstelling in het Nationaal Mobiliteitsberaad aan de orde zal stellen. Inmiddels heeft dit beraad waarin de minister van Verkeer en Waterstaat overlegt met bestuurders van provincies, kaderwetgebieden, gemeenten en waterschappen over het verkeers- en vervoersbeleid en de uitvoering daarvan, ingestemd met de aanscherping.

“U heeft niet altijd invloed op veiligheid. Echter, rustig rijden kan iedere automobilist.”

Veilig Verkeer Nederland

QUOTE

De Memorie van Toelichting op de begroting 2007 ging al uit van de aangescherpte taakstelling die in het Mobiliteitsberaad van september 2006 werd vastgesteld. ◀▶

SWOV-rapport R-2006-4 'De essentie van de daling in het aantal verkeersdoden' kunt u inzien en downloaden op de SWOV-website www.swov.nl onder Recent verschenen publicaties.

	2010	2020
Pessimistisch scenario	750-930	530-720
Optimistisch scenario	680-810	470-630

Tabel 1. Het verwachte aantal verkeersdoden in 2010 en 2020 volgens een pessimistisch en een optimistische scenario.

Alléén terugkomdag onvoldoende om risico beginnende automobilisten aan te pakken

Jonge, beginnende automobilisten hebben een relatief hoog risico in het verkeer. Er wordt daarom voortdurend gezocht naar instrumenten om dit risico terug te dringen. Een van de instrumenten die de afgelopen tijd in de publiciteit zijn geweest, is de terugkomdag voor beginnende bestuurders, al dan niet aangevuld met rijvaardigheidstrainingen.

Hoewel er verschillende varianten van de terugkomdag bestaan, is de SWOV geen voorstander van terugkomdagen als op zichzelf staande maatregel. Het veiligheidseffect van terugkomdagen zal naar verwachting gering zijn, omdat deze dagen de oorzaken van het ongevalsrisico bij jongeren onvoldoende wegnemen.

Hogere-ordevaardigheden

Een van de oorzaken van het hoge ongevalsrisico van jongeren is een gebrek aan zogenaamde hogere-ordevaardigheden. Hieronder verstaan we het vermogen om gevaarlijke situaties te herkennen of om datgene wat men doet af te stemmen op hetgeen men kan (zelf-inschatting). Een terugkomdag is te kort om juist dit soort vaardigheden te ontwikkelen. Het gevaar bestaat juist dat er een averechts effect wordt bereikt. Dit kan het geval zijn wanneer jonge, beginnende bestuurders bij terugkomdagen slippcursussen of vergelijkbare rijvaardigheidstrainingen krijgen aangeboden. Door dit soort trainingen kan men juist overmoedig worden. Het is beter als de beginners leren hoe zij gevaarlijke situaties kunnen voorkómen.

Getrapt rijbewijs: leerfase verlengen

Een maatregel die volgens de SWOV naar verwachting wél kan helpen om het ongevalsrisico voor jonge beginnende bestuurders terug te dringen is het getrapt rijbewijs. Deze maatregel beoogt om het leertraject te verlengen en beginnende bestuurders gefaseerd aan steeds moeilijkere verkeerssituaties bloot te stellen. Een terugkomdag die goed is samengesteld en positief is geëvalueerd, kan een effectief onderdeel vormen van een getrapt-rijbewijsstelsel. ◀▶

Vergevingsgezindheid in het verkeer Nieuw Duurzaam Veilig-principe nader belicht

Het nieuwe Duurzaam Veilig-principe vergevingsgezindheid richt zich op twee aspecten van de verkeersomgeving die een belangrijke rol spelen bij het voorkomen van serieuze ongevallen die ernstig letsel of de dood tot gevolg hebben: het fysieke aspect en het sociale aspect.

Het fysieke aspect van vergevingsgezindheid betekent dat de omgeving dusdanig is ingericht dat eventuele ongevallen zo gunstig mogelijk aflopen, bijvoorbeeld als een auto van de weg raakt. Ook het voertuig zelf hoort bescherming te bieden aan zowel de inzittenden als aan de tegenpartij. Met behulp van kooiconstructies en airbags biedt het auto-interieur een behoorlijke mate van veiligheid aan de inzittende, maar er moet nog veel gebeuren om een auto botsvriendelijk te maken voor andere, en met name de zwakkere, verkeersdeelnemers.

De sociale kant van vergevingsgezindheid houdt in dat menselijke fouten opgevangen worden door andere weggebruikers en dat ervaren bestuurders

ruimte geven aan en begrip tonen voor minder bekwame bestuurders.

Vergevingsgezinde infrastructuur

Het nieuwe principe vergevingsgezindheid is in de herziene versie van Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Vergevingsgezindheid in het verkeer is nu al enigszins uitgewerkt in infrastructurele maatregelen. De aandacht zal zich nu met name richten op de inrichting van wegbermen, in het bijzonder die van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Als uitgangspunt geldt dat de

kans op ernstig letsel vrijwel uitgesloten zou moeten zijn bij een ongeval waarbij een voertuig van de weg raakt en in de berm belandt. De voorkeur voor de inrichting gaat uit naar een dwarsprofiel met voldoende brede, draagkrachtige en obstakelvrije bermen. Als dat niet haalbaar is, kan een afschermingsvoorziening uitkomst bieden. Hoewel er veel kennis bestaat over een veilige weg-inrichting, is er nog nader onderzoek nodig naar wanneer beveiligingsconstructies op hun plaats zijn en aan welke criteria ze dan moeten voldoen.



Vergevingsgezind gedrag

Vergevingsgezindheid heeft in Duurzaam Veilig ook een sociale betekenis. Weggebruikers maken fouten en de meer bekwame weggebruikers moeten door anticiperend verkeersgedrag ruimte bieden aan de minder bekwame verkeersdeelnemers. Zo voorkomen zij dat eventuele fouten van de laatste groep tot een ongeval kunnen leiden. De minder ervaren weggebruiker moet echter een fout nog wel als 'fout' ervaren om er van te kunnen leren. Kort samengevat is vergevingsgezind verkeersgedrag compenserend en corrigerend wanneer de ander fouten maakt. Het belang van vergevingsgezind gedrag wordt ook geïllustreerd door de campagne *Rij met je hart* van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (zie kader).

Rij met je hart

Sinds 4 september 2006 voert het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de nieuwe verkeersveiligheids campagne: 'Rij met je hart'. Deze campagne richt zich met name op de eigen verantwoordelijkheid en mogelijkheden om irritatie en agressie in het verkeer te verminderen:

"Rijden met je hart is eigenlijk heel simpel: bijvoorbeeld wat minder hard rijden in de bebouwde kom en op de snelweg, andere weggebruikers de ruimte geven om in te voegen, even je duim omhoog als je wordt voorgelaten."

www.rijmetjehart.nl

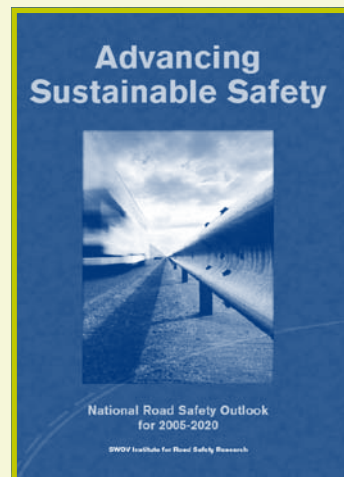
De aandacht voor deze sociale kant van verkeersgedrag is nieuw in Duurzaam Veilig en er moet nog onderzoek worden gedaan de verschillende aspecten van dit principe. In het nieuwe SWOV-programma 2007-2010 wordt hiermee een begin gemaakt. ◀▶

Meer informatie over de geactualiseerde versie van Duurzaam Veilig en het principe van vergevingsgezindheid vindt u op de speciale website www.doormetduurzaamveilig.nl.

Advancing Sustainable Safety: Door met Duurzaam Veilig in Engelse vertaling verschenen

Advancing Sustainable Safety, zo heet Door met Duurzaam Veilig in het Engels. De geactualiseerde Duurzaam Veilig-visie is in de afgelopen periode vertaald naar het Engels en bewerkt voor een internationaal publiek. Minister Karla Peijs brengt het verschijnen van Advancing Sustainable Safety op de Verona IV-conferentie onder de aandacht van haar Europese collega-ministers.

Ook van de Duurzaam Veilig-website (www.doormetduurzaamveilig.nl) is een Engelstalig equivalent gemaakt. Op deze website, www.sustainable-safety.nl, zijn de complete versie van *Advancing Sustainable Safety* en de *Advancing Sustainable Safety, the advanced version in brief* vanaf 6 november elektronisch beschikbaar.



door Fred Wegman (Directeur SWOV)

27 oktober 2005, Brand in het cellencomplex Schiphol, 11 doden



Nederland is een van de verkeersveiligste landen ter wereld. Maar dat betekent allerminst dat er geen mogelijkheden meer zouden zijn voor verdergaande verbeteringen. Die gedachte kwam weer bij me op bij lezing van het OECD/ECMT-rapport *Young Drivers: The Road to Safety*, dat onlangs uitkwam. Dit rapport maakt duidelijk dat jonge en onervaren automobilisten (speciaal mannen!) nog steeds een relatief hoog risico in het verkeer lopen. De onveiligheid per hoofd van de bevolking van jongeren ten opzichte van die van alle automobilisten is in ons land groter dan in veel andere landen en op dit onderwerp scoort ons land dus niet zo best; van alle OECD-landen scoort alleen Duitsland slechter. Het rapport licht toe dat deze hoge risico's voortkomen uit factoren zoals gebrek aan ervaring, jeugdige overmoed, de met de jeugdigheid samenhangende levensstijl, enzovoort. Ons inzicht in de oorzaken van de hoge risico's is behoorlijk goed en we hebben een goed gevuld 'gereedschapskistje' met mogelijkheden om de risico's terug te dringen. Maatregelen die in het buitenland hun effect hebben bewezen, bijvoorbeeld het getrapt rijbewijs, waarbij de risicoreductie kan oplopen tot 40%. In Nederland betekent dat enkele tientallen doden per jaar minder.

Het OECD-rapport concludeert dat in heel wat landen effectieve maatregelen niet zijn genomen, omdat politici niet bereid zijn 'onpopulaire' maatregelen te treffen, maatregelen die op weerstand of onbegrip in de bevolking stuiten (hogere kosten, waarom moeten de goeden onder de kwaden lijden, waarom een leeftijdsgroep iets afpakken, waarom weer meer 'regelen'?). Na een ernstig ongeval met jongeren in ons land, waarbij veel slachtoffers te betreuren zijn, ontstaat wel een zekere urgentie om aan de relatief hoge risico's van jonge en onervaren automobilisten iets te doen, maar ik zie geen sterke wil om dit probleem echt aan te pakken. Voorgestelde effectieve maatregelen zijn als niet-realistisch of draconisch bestempeld.

Hoewel doden onder jongeren bij verkeersongevallen en de doden bij de Schipholbrand zeker niet volledig vergelijkbaar zijn, valt me het verschil op in de politieke en maatschappelijk reacties. "Als op het cellencomplex op Schiphol brandveiligheid de aandacht van betrokken instanties zou hebben gekregen, zouden volgens de Onderzoeksraad voor Veiligheid minder of geen slachtoffers te betreuren zijn geweest", zo luidt de conclusie van de Onderzoeksraad. De regering heeft deze uitspraak inmiddels onderschreven. Is een dergelijke conclusie ook te trekken ten aanzien van de tientallen jonge automobilisten die per jaar bij een verkeersongeval verongelukken?

Kosten-batenanalyse nuttig hulpmiddel voor verkeersveiligheidsbeleid

Het is aan te bevelen het gebruik van kosten-batenanalyses (KBA's) bij het vaststellen van verkeersveiligheidsbeleid te stimuleren. Daartoe zullen zowel in Nederland als elders in Europa obstakels moeten worden overwonnen die het gebruik hiervan belemmeren. Dit is de boodschap in de nieuwe SWOV-factsheet *Doorwerking van kosten- en effecteninformatie*.

Het gaat goed met de verkeersveiligheid in Nederland. Maar om het aantal verkeersdoden verder te doen dalen zijn meer veiligheidsmaatregelen nodig. Deze maatregelen moeten binnen het beschikbare budget zo effectief mogelijk zijn.

KBA's en besluitvorming

In het besluitvormingsproces over verkeersveiligheidsmaatregelen spelen verschillende factoren een rol. Zo moet er bijvoorbeeld voldoende draagvlak zijn, zowel binnen de politiek als bij de burgers. Daarnaast moet het belang van de verkeersveiligheid worden afgewogen tegen het belang van andere sectoren, waarbij informatie over de kosten en effecten van een maatregel belangrijk is. Kosten en baten van een maatregel kunnen met een kosten-batenanalyse (KBA) worden onderzocht. Een alternatief hiervoor is een kosten-effectiviteitsanalyse (KEA, zie Kader). Sinds 2000 is in Nederland bij de besluitvorming over grote infrastructurele projecten een maatschappelijke kosten-batenanalyse verplicht, het zogeheten Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI). Naast kosten van aanleg en onderhoud staan ook de effecten van de infrastructuur op de bereikbaarheid, economie, veiligheid en milieu in de OEI. Hiervoor is de OEI-leidraad geschreven. Voor kleinere projecten bestaat er een vereenvoudigde versie van deze leidraad.



Belemmeringen

Er wordt niet altijd gebruik gemaakt van KBA's, zo blijkt uit een enquête in acht EU lidstaten. Terwijl 60% van de beleidsmakers en politici in Noord-Europese landen op nationaal en lokaal niveau wel eens gebruik maakt van kennis uit kosten-batenanalyses van verkeersveiligheidsmaatregelen of deze zelf laat uitvoeren, ligt het percentage in landen in centraal en zuidelijk Europa op 15%. Ook in landen waar de KBA relatief vaak wordt gebruikt, ervaart men obstakels en belemmeringen voor het consequent gebruik ervan. In het Europese ROSEBUD-project werd gekeken naar de oorzaken, en dat resulteerde in dit overzicht van de meest belangrijke belemmeringen:

- Beleidsmakers wijzen de economische welvaartsprincipes achter de KBA soms af en

beslissen op basis van meer argumenten dan alleen de cijfers uit een kosten-batenanalyse. Dit duidt op een verschil in visie tussen onderzoekers en beleidsmakers.

- Informatie komt niet op tijd, maar te vroeg of te laat: de timing van een KBA in het besluitvormingsproces is niet altijd goed.
- De resultaten van een KBA sluiten niet aan bij de wensen en de kennis van de gebruikers. Beleidsmakers vinden de presentatie van de resultaten van KBA's soms slecht leesbaar en lastig te begrijpen.
- Beleidsmakers ervaren het ontbreken van een onafhankelijke kwaliteitscontrole en onzekerheden in de berekeningen als een obstakel. Zij zien KBA's vaak als een black box.
- Er is soms onvoldoende uniforme kennis over de effecten van maatregelen, zodat een KBA niet kan worden uitgevoerd.

Stimuleer gebruik

Een consequent en goed gebruik van KBA's bij besluitvorming kan een belangrijke bijdrage leveren aan een daling van het aantal verkeersdoden. Daarom onderzocht het ROSEBUD-project de mogelijkheden om het gebruik van KBA's te stimuleren. Dit leidde tot de volgende aanbevelingen om het gebruik van KBA's te verbeteren:

- Een professionele code voor de omgang tussen beleidsmakers en onderzoekers kan de timing en presentatie van KBA's verbeteren.

Kosten-batenanalyse

Een kosten-batenanalyse kijkt naar alle effecten van een maatregel en drukt deze effecten zoveel mogelijk uit in euro's. Zo kan een maatregel naast verkeersveiligheidseffecten, ook effect hebben op ruimtelijke inrichting, volksgezondheid of op het milieu. Een KBA maakt het mogelijk om verschillende typen effecten of investeringen op uiteenlopende beleidsterreinen tegen elkaar af te wegen.

Kosten-effectiviteitsanalyse

Een kosten-effectiviteitsanalyse kijkt slechts naar één effect van een maatregel en drukt dat effect uit in een andere eenheid dan geld, bijvoorbeeld in aantallen slachtoffers. Een KEA is vooral nuttig voor het prioriteren van maatregelen op één beleidsterrein (bijvoorbeeld verkeersveiligheid) indien er geen belangrijke neveneffecten zijn.

- Een onafhankelijke kwaliteitscontrole, hetzij door een apart instituut, hetzij door certificering, verbetert de kwaliteit van KBA's. Ook een methodologische handleiding kan daaraan bijdragen.
- Het opzetten van een Europese database van effecten van maatregelen stimuleert het gebruik van uniforme en betrouwbare data. ◀▶

De SWOV-factsheet 'Doorwerking van kosten- en effecteninformatie' staat op de SWOV-websites onder Onderzoek, Publicaties. Het ROSEBUD-rapport 'Barriers to the use of efficiency assessment tools in road safety policy' en het SWOV-rapport 'The use of efficiency assessment tools: solutions to barriers' kunnen beide via de SWOV-website worden ingezien en gedownload. ROSEBUD heeft ook een eigen website op <http://partnet.vtt.fi/rosebud/>.

SWOV onderzoekt mogelijkheden om veiligheidseffecten van netwerkanalyses te bepalen

In de Nota Mobiliteit staat een betrouwbare en voorspelbare mobiliteit centraal, naast een permanente verbetering van de verkeersveiligheid. Om die betrouwbaarheid en voorspelbaarheid te garanderen is gekozen voor een netwerkbenadering waarbij het hoofdwegennet, met name autosnelwegen, en het onderliggend wegennet in samenhang worden beschouwd door wegbeheerders en private partijen. Inmiddels zijn voor 11 gebieden, zoals onder meer de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad, Twente en Brabantstad eerste versies van netwerkanalyses gereed. Deze zullen uiteindelijk leiden tot aanpassingen, verbeteringen en eventueel de aanleg van wegen.

De netwerkanalyses geven nog onvoldoende zicht op gevolgen voor verkeersveiligheid. Dit is vastgesteld door een expertcommissie netwerkanalyses in hun eindadvies 'Op tijd bewegen'. Op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, onderzoekt de SWOV daarom op welke wijze de effecten op verkeersveiligheid bepaald kunnen worden, welke informatie daarvoor nodig is en welke informatie wellicht nog ontbreekt. Het onderzoek is in de verkennende fase, later dit jaar zal meer duidelijk worden over de wijze waarop en de fase waarin veiligheid in de netwerkanalyses zal worden meegewogen. ◀▶

Gevaar van alcohol, drugs en medicijnen in het verkeer Europees onderzoek DRUID van start

Onlangs is de overeenkomst voor het DRUID-project getekend door de Europese Commissie en het consortium van de deelnemende landen. DRUID, DRiving Under the Influence of Drugs, alcohol and medicine, is een grootschalig onderzoek om kennis te verzamelen hoe het gebruik van drugs en medicijnen in het verkeer te bestrijden.

In DRUID werken 38 partijen uit 21 Europese landen samen. In Nederland leveren de politie, de Universiteit van Groningen, de Universiteit van Maastricht, TNO en de SWOV bijdragen aan het project.

DRUID richt zich onder andere op:

- Het vaststellen van het gebruik van psychoactieve middelen (drugs en medicijnen) door Europese automobilisten via controles langs de weg.
- Het bepalen van de risico's van dat gebruik door zowel epidemiologisch als experimenteel onderzoek.
- Het opstellen van risicogerelateerde limieten voor drugs- en geneesmiddelengebruik in het verkeer (vergelijkbaar met de alcohollimieten) voor toekomstige wetgeving.
- Het beproeven van de praktische bruikbaarheid en wetenschappelijke betrouwbaarheid van diverse opsporingsmethoden, onder andere met behulp van speekseltesten.

De SWOV is bij al deze onderdelen nauw betrokken en geeft leiding aan het deel dat zich bezighoudt met het testen van opsporingmethoden. Het project zal vier jaar lopen.

Het onderzoek moet uitmonden in aanbevelingen voor:

- Uniforme wettelijke limieten in alle EU-landen voor de meest gebruikte drugs en psychoactieve geneesmiddelen, vergelijkbaar met de al

bestaande limieten voor alcoholgebruik in het verkeer.

- Voorlichting over de risico's van drugs- en geneesmiddelengebruik in het verkeer (wat geneesmiddelen betreft, zullen richtlijnen worden opgesteld voor artsen en apothekers).
- De meest efficiënte manier(en) om drugsgebruikers in het verkeer op te sporen.
- De rehabilitatie van betrachte druggebruikers. ◀▶



Getrapt rijbewijs mogelijk zonder extra politietoezicht

Internationaal onderzoek: telematica meer benutten

Telematica wordt nog onvoldoende ingezet en biedt mogelijkheden een getrapt rijbewijs in te voeren zonder dat het een te groot beslag legt op politietoezicht. Dit is een van de conclusies in het OECD-rapport *Young Drivers: The Road to Safety* dat op 27 september is gepresenteerd.

Het rapport van het Joint Transport Research Centre van de OECD en de European Conference of Ministers of Transport (ECMT) wijst verkeersongevallen aan als voornaamste doodsoorzaak voor 15- tot 24-jarigen in geïndustrialiseerde landen. De internationale werkgroep stond onder leiding van SWOV's Divera Twisk en ook SWOV-onderzoekers Willem Vlakveld en Wim Wijnen leverden een bijdrage.

Slachtoffers

Een tiende deel van de verkeersdeelnemers in de OECD-landen is jonger dan 25, maar zij vormen een kwart van de dodelijke verkeersslachtoffers. Bovendien wijzen studies uit dat in Nederland voor elke 10 dodelijke slachtoffers onder jonge bestuurders, ook nog eens 13 passagiers of andere weggebruikers dodelijk verongelukkig in een ongeval waarbij een jonge bestuurder betrokken is. Jonge mannen hebben een driemaal zo grote kans om bij een verkeersongeval om te komen als jonge vrouwelijke bestuurders.

Aanbevelingen

De OECD beveelt op basis van de onderzoeksresultaten aan om de verkeersveiligheid van jonge bestuurders te verbeteren door:

- Jonge bestuurders te verplichten om, naast hun rijlessen, rijervaring op te doen onder begeleiding van een ervaren bestuurder voordat ze hun praktisch rijexamen doen. Toen Zweden in 1993 de minimumleeftijd voor begeleid rijden verlaagde van 17½ tot 16, steeg het gemiddeld aantal uren rijervaring voordat het rijbewijs werd gehaald van 45 tot 120 uur, en daalde het aantal ongevallen waarbij jonge, beginnende bestuurders betrokken waren binnen twee jaar met 40%.
- Het maximum BAG voor beginnende bestuurders te stellen op 0.2 g/l. Deze waarde is lager dan de alcohollimiet van 0.5 g/l die voor het grootste deel van Europa van toepassing is. De reden hiervoor is dat jongeren gevoeliger



zijn voor de effecten van alcohol dan oudere bestuurders.

- Een proefperiode in te stellen waarbinnen jonge bestuurders hun rijbewijs kunnen kwijtraken en/of aanvullende training moeten ondergaan. Binnen een puntensysteem moet de drempel voor het verliezen van het rijbewijs lager liggen voor jonge bestuurders.
- Strenge handhaving van de verkeersregels toe te passen voor alle bestuurders, met speciale nadruk op de overtredingen die het meest worden begaan door jonge bestuurders. Dit zijn het niet gebruiken van de veiligheidsgordel, het rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, en snelheidsovertredingen.
- De nadruk bij de rijopleiding meer te leggen op het afleveren van veilige bestuurders, en minder op het slagen voor het examen.

- De mogelijkheden van nieuwe technologieën te verkennen, zoals de black box om de oorzaak van een ongeval te traceren, en de smart key, die het starten van de auto onder bepaalde omstandigheden belet.

De SWOV zal de conclusies en aanbevelingen uit het rapport vertalen naar de Nederlandse omstandigheden en onder de aandacht brengen van het ministerie. ◀▶

Op de website van het Joint Transport Research Centre <http://www.cemt.org/JTRC> staat een samenvatting van het rapport 'Young Drivers: The Road to Safety'. Daar kunt u ook een exemplaar van het rapport bestellen.

Maandelijks op de hoogte? Ontvang de SWOV-nieuwsbrief

Sinds enige tijd verspreidt de SWOV via e-mail een nieuwsbrief om haar relaties zo tijdig en volledig mogelijk te informeren. De nieuwsbrief geeft in het kort informatie over nieuw verschenen rapporten en factsheets, nieuwe aanwinsten in de SWOV-bibliotheek, en over congressen, bijeenkomsten en colloquia. Alle informatie is voorzien

van een hyperlink die verdere informatie op de website meteen toegankelijk maakt. U kunt zich abonneren op de nieuwsbrief met behulp van de hyperlink linksonder op de homepage van de SWOV-website www.swov.nl. Ook kunt u zich aanmelden door een e-mail te sturen naar info@swov.nl. ◀▶

Minder verkeersdoden in 2004 en 2005: geen toeval

De sterke daling van het aantal verkeersdoden in de afgelopen twee jaar is geen toeval geweest. Een belangrijk deel van deze daling kan worden verklaard doordat er minder snelheidsovertredingen werden gemaakt, minder met drank op werd gereden, er vaker gebruik werd gemaakt van de autogordel en er minder op bromfietsen werd gereden. Deze conclusie trekt de SWOV in het rapport *De essentie van de daling in het aantal verkeersdoden in 2004 en 2005*. Minister Karla Peijs nam dit rapport op 30 augustus 2006 in ontvangst.

Toeval of trend?

Op 25 april van dit jaar maakte minister Peijs tijdens het Nationaal Verkeersveiligheidscongres (NVVC) bekend dat het aantal verkeersdoden in 2005 voor het tweede achtereenvolgende jaar sterk was gedaald: in 2004 van 1088 naar 881 en in 2005 verder tot 817 doden. Dit zijn er rond de 175 minder per jaar dan op basis van het langjarige gemiddelde mocht worden verwacht. De vraag drong zich dan ook op of deze sterke daling moest worden toegeschreven aan toeval, of dat er een nieuwe trend was ingezet.

Toeval lijkt het niet te zijn geweest. Maar wat dan wel? Om daar achter te komen heeft de SWOV twee typen mogelijke verklaringen onderzocht: externe factoren en verkeersveiligheidsmaatregelen en de gedragsveranderingen als gevolg hiervan.

Externe factoren

Bij de bestudering van de externe factoren, zoals demografische ontwikkelingen, ontwikkelingen in de mobiliteit en in de verkoop- en parkcijfers van voertuigen, constateerde de SWOV dat de bromfietsverkoop in 2004 is afgenomen. De gemiddelde verkoop van nieuwe bromfietsen daalde over de jaren 2004-2005 van dertigduizend voertuigen gemiddeld in 2002-2003 naar twintigduizend gemiddeld over 2004-2005. Deze daling ging gepaard met een verminderde bromfietsmobiliteit.

Analyse van verkoopcijfers en aantal doden over een langere jarenreeks heeft uitgewezen dat de veranderingen in de verkoopcijfers en aantallen verkeersdoden significant met elkaar samenhangen.

Welk fenomeen hier nu precies achter schuilt, is nog onduidelijk. Mogelijk speelt het beginnerseffect een belangrijke rol. Immers, de nieuwe verkopen maken slechts een gering deel uit van het

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
Peter de Graaff,
Den Haag

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.



totale park. Dit is zeker een onderwerp voor nader onderzoek.

Verbeterde infrastructuur

Op het gebied van mogelijke veranderingen op het gebied van de weg(inrichting), veiliger wordende voertuigen of nieuwe verkeerswetgeving heeft de SWOV een eventuele invloed onderzocht op de slachtoffercijfers.

Wegbeheerders hebben de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in het veiliger maken van hun wegen. Het is aannemelijk dat deze inspanningen een gunstig effect hebben gehad op de verkeersveiligheid. Om dit effect daadwerkelijk te kunnen aantonen, is het nodig dat per jaar bekend is welke infrastructuurverbeteringen er zijn doorgevoerd en hoeveel.

Alleen dán kan een eventuele samenhang van wegaanpassingen en slachtofferdaling worden aangetoond. In Nederland ontbreekt het helaas aan een nationaal bestand waarin informatie over deze infrastructuur aanpassingen wordt bijgehouden.

Op voertuiggebied zijn er vele veiligheidsontwikkelingen gaande. Aangezien deze doorgaans echter zeer geleidelijk gaan, is het niet aannemelijk

dat die ontwikkelingen in 2004 en 2005 plotseling tot fors minder verkeersdoden hebben geleid.

Verkeersveiligheidsmaatregelen; winst door gedragsveranderingen

Van een groot aantal verkeersveiligheidsmaatregelen is onderzocht wat de bijdrage is geweest aan de plotselinge extra daling in het aantal verkeersdoden. Deze maatregelen lagen op het gebied van regelgeving, infrastructuur, handhaving en voorlichting. Hoewel verschillende hiervan wel tendensen laten zien, kon de SWOV slechts in drie gevallen een kwantitatieve schatting maken van het veiligheidseffect. Dit betrof het snelheidsgedrag, het alcoholgebruik en het gebruik van de autogordel.

Het aantal ernstige snelheidsovertredingen in het afgelopen jaar is afgenomen, wat eveneens rond de 15 verkeersdoden heeft bespaard. Eenzelfde aantal lichte alcoholovertreders is gedaald. Autobestuurders en passagiers gebruiken de laatste jaren steeds meer de autogordel. Berekend over alle auto-inzittenden lag het gordelgebruik in 2005 op 90%, waar dit eind jaren negentig nog op 75% lag. Het gordelgebruik heeft volgens de

SWOV-analyse ongeveer 10 verkeersdoden extra bespaard.

Regionale verschillen

De daling van het aantal verkeersdoden heeft niet in alle regio's in gelijke mate plaatsgevonden. Sommige regio's laten een scherpe daling in verkeersdoden zien, andere eerder een jarenlange geleidelijke daling. Waardoor deze verschillen worden veroorzaakt is niet bekend. Er is de SWOV veel aan gelegen om die oorzaken samen met de regio's op te sporen. Met die kennis kunnen de regio's onderling van elkaars successen (of fouten) leren. ◀▶

Meer informatie over het onderzoek naar de oorzaken van de daling van het aantal verkeersdoden vindt u in SWOV-rapport R-2006-4 'De essentie van de daling in het aantal verkeersdoden; Ontwikkelingen in 2004 en 2005, en nieuwe prognoses voor 2010 en 2020'. Het rapport kunt u raadplegen en/of downloaden op de SWOV-website www.swov.nl onder Onderzoek, Publicaties.

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 te bestellen bij de SWOV. Bij toezending van de rapporten ontvangt u een factuur met een acceptgirokaart ter vergoeding van druk- en verzendkosten.

Op 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.

De essentie van de daling in het aantal verkeersdoden; Ontwikkelingen in 2004 en 2005, en nieuwe prognoses voor 2010 en 2020

Drs. H.L. Stipdonk, dr. L.T. Aarts, ing. C.C. Schoon & mr. P. Wesemann. R-2006-4. 68 + 8 blz. € 12,50

In 2004 was er een plotselinge scherpe extra daling van het aantal verkeersdoden ten opzichte van de jarenlange trend (daling van ongeveer 2,5% per jaar). In 2005 was er weer een verdere daling. Het aantal verkeersdoden in de jaren 2004-2005 lag daarmee bijna 20% lager dan volgens de trend te verwachten was. Deze analyse

beoogt die scherpe daling te beschrijven en te verklaren en, met het oog op een eventuele aanpassing van de verkeersveiligheids-doelstellingen, de consequenties vast te stellen voor het verwachte aantal doden in 2010 en 2020.

Speed management: enforcement and new technologies

F. Wegman & Ch. Goldenbeld. R-2006-5. 29 blz. € 8,75 (Engelstalig)

Door de enorme omvang van de problematiek van snelheidsovertredingen en het niet aanpassen van de rijsnelheid aan de omstandigheden, blijft snelheidsbeheersing een belangrijk en uitdagend gebied voor beleidsvorming. Dit rapport beschouwt de wetenschappelijke gegevens over de effecten van moderne handhavingsmethoden en bespreekt enkele technologieën voor snelheidsbeheersing en hun mogelijke invloed op ongevallen.

The basic evaluation model; Paper presented at the ICTSA meeting, 27-28 May 2004, INRETS, Arceuil, France

F. Bijleveld & J. Commandeur. D-2006-2. 17 blz. € 7,50 (Engelstalig)

Gedetailleerde technische beschrijving van het

latent-risicomodel voor het evalueren van de ontwikkelingen in de Nederlandse verkeersveiligheid. Het model is gebaseerd op structurele tijdreeksanalyse aan de hand van state space methoden.

Test modelling single accidents with the basic evaluation model

F. Bijleveld & J. Commandeur. D-2006-3. 30+ 7 blz. € 10,00 (Engelstalig)

Dit rapport gaat nader in op het latent-risicomodel voor het evalueren en verkennen van de ontwikkelingen in de Nederlandse verkeersveiligheid. Er worden twee methodes besproken om verklarende variabelen aan het model toe te voegen.

Factsheets:

- Verkeersveiligheid van tunnels in autosnelwegen
- Inhoud en evaluatie van verkeerseducatieprogramma's
- Doorwerking van kosten- en effecteninformatie
- Fietsers
- Voetgangers