

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

In dit nummer o.a.

Nieuw meerjarenprogramma van start

①

SWOV-congres op 26 april

②

Programma *Wegen en Verkeer*

②

Column

③

Programma *Balansen en Verkenningen*

④

Programma *Regio*

④

Programma *Menselijk Gedrag*

⑤

Programma *Analyse Verkeersveiligheid*

⑥

Programma *Internationale Activiteiten*

⑥

Jolieke Mesken gepromoveerd

⑦

En we doen nog meer...

⑧



SWOV: uw snelweg naar verkeersveiligheidskennis

Nieuw meerjarenprogramma van start

Met het nieuwe jaar is ook een nieuw SWOV-meerjarenonderzoeksprogramma van start gegaan. We concentreren ons daarin op vervolgonderzoek naar gedragsbeïnvloeding, infrastructuur, balansen en nieuwe ontwikkelingen in de verkeersveiligheid. Kennisbeheer en -verspreiding blijven daarnaast onverminderd belangrijk.

Componenten

Bij het vaststellen van het nieuwe programma speelden een viertal belangrijke factoren een rol: de nationale en internationale ontwikkelingen, de visie zoals vastgelegd in het boek *Door met Duurzaam Veilig*, de aanbevelingen van de wetenschappelijke commissie die de kwaliteit van het SWOV-werk heeft geëvalueerd, en, als laatste, de interne evaluatie van de uitvoering van het programma 2003-2006.

Plannen

De afgelopen periode heeft aangetoond dat het niet goed mogelijk is om een meerjarenprogramma van tevoren volledig te plannen. Omdat de resultaten van een eerste jaar hun invloed doen gelden in de latere jaren, zijn de plannen voor 2007 uitgewerkt. De resultaten hiervan geven richting aan de plannen voor de volgende jaren.

Bij de uitwerking van deze plannen worden steeds vier criteria gebruikt:

– *Maatschappelijk relevantie*: is er sprake van een

SWOV 45 jaar

Ir. A.G. Maris, eerste voorzitter van de SWOV, in 1962:

“...Wij hebben de indruk dat de grote dienaar van de menschaapschappij, het vervoer, wat onbehouden in zijn bewegingen is. Hij maakt brokken. Tot nu toe hebben wij niet veel meer gedaan dan hem wat te laten manicuren...”



“De auto is er voor de kriskrasmobiliteit”

Jan Hendrik Dronkers, topambtenaar Verkeer en Waterstaat, ziet in openbaar vervoer geen alternatief voor de auto (Het Financieele Dagblad, 8 januari 2007).

QUOTE

relevant verkeersveiligheidsvraagstuk of een interessante mogelijkheid om de verkeersonveiligheid terug te dringen?

- *Beleidsrelevantie*: sluit het onderwerp aan bij de huidige beleidsagenda en de ontwikkelingen die daarbij spelen?
- *Wetenschappelijke relevantie*: staat de kennisontwikkeling centraal met als sleutelwoorden begrip, inzicht, beschrijven en verklaren?
- *Uitvoerbaarheid*: kan het werk worden uitgevoerd binnen de randvoorwaarden van de SWOV, zoals onder andere de omvang van het instituut, deskundigheid, mogelijkheden voor samenwerking met anderen en ervaringen in het verleden?

Hoofdpijnen

Het Meerjarenprogramma 2007-2010 kent een tiental onderzoeksprogramma's (zie *Kader*) met daarbinnen een groot aantal onderzoeksprojecten en activiteiten. De verschillende onderzoeksprogramma's worden elders in dit nummer toegelicht.

Ambitie

De SWOV heeft de ambitie om tot de beste wetenschappelijke instituten ter wereld te behoren. Dat brengt met zich mee dat de SWOV ook in het nieuwe programma weer op veel terreinen actief is. Daarbij willen we ons meer dan voorheen laten leiden door de kansen en mogelijkheden die zich in onze omgeving aandienen voor nader onderzoek en kennisverspreiding. Samenwerking met andere nationale en internationale partners is hiervoor belangrijk. ◀▶

Alle informatie over het nieuwe meerjarenprogramma vindt u in publicatie R-2006-3 'SWOV-programma 2007-2010'. Dit SWOV-rapport kunt u raadplegen en downloaden op de website www.swov.nl onder Recent verschenen publicaties.

Onderverdeling naar programma's

De programma's waarbinnen we onze activiteiten in de periode 2007-2010 willen uitvoeren, zijn:

- Wegen en Verkeer
- Menselijk Gedrag
- Balansen en Verkenningen
- Analyse Verkeersonveiligheid
- Internationale Activiteiten
- Onderzoek voor de Regio
- Adviserend Onderzoek
- Promotieonderzoek
- Factsheets en Kennisbank
- Kennisverspreiding

SWOV-congres op 26 april

Presentatie onderzoeksresultaten 2003-2006 en viering 45-jarig bestaan!

Als formele afsluiting van de onderzoeksperiode 2003-2006 organiseert de SWOV op 26 april in de Nieuwe Kerk te Den Haag een congres om de meest opvallende resultaten te presenteren. Het programma is nog in wording en zal binnenkort op onze website verschijnen. Noteert u alvast de datum?: 26 april 2007. Het congres valt in de **Wereldverkeersveiligheidsweek** die gehouden wordt van 23-27 april 2007. Ook zal het congres in het teken staan van het 45-jarig jubileum dat de SWOV dit jaar heeft.

Vorm, functie en gebruik: optimaal veilig

▶ Programma Wegen en Verkeer

Het programma *Wegen en Verkeer* richt zich op vorm, functie en gebruik van wegen in relatie met de risico's. Welke vormgeving leidt tot welk gedrag en tot welk veiligheidsniveau? En hoe kunnen we er voor zorgen dat de vormgeving in de praktijk ook van optimale kwaliteit is? Met deze kennis kunnen wegontwerpers, wegbeheerders en planologen weloverwogen keuzes maken bij nieuwbouw of aanpassingen van wegen en wegennetten.

Welke vragen staan centraal?

Centraal in dit programma staat de vraag hoe we verschillende wegcategorieën en overgangen tussen categorieën het beste kunnen vormgeven om de gewenste functie en het gewenste gebruik, en daarmee een optimaal veiligheidsniveau, te bewerkstelligen. Daarnaast willen we nagaan hoe in Nederland een systeem van kwaliteitszorg kan worden gerealiseerd, waarmee nagegaan kan worden of bestaande en nieuwe wegen ook in de praktijk voldoen aan gestelde kwaliteitseisen.

Wat was de aanleiding voor dit programma?

De relatie tussen vorm, functie en gebruik van wegen en de verkeersveiligheid is altijd al een kernpunt van verkeersveiligheidsonderzoek geweest. De opgebouwde kennis heeft aan de basis gelegen van de principes van Duurzaam Veilig, zoals functionaliteit en herkenbaarheid, en heeft aantoonbaar geleid tot meer veiligheid. In *Door met Duurzaam Veilig* is echter geconstateerd dat er op dit vlak toch nog veel winst te boeken is. In de eerste plaats is dat omdat er nog erg veel kennis ontbreekt. Die kennis kan en moet worden uitgebreid en daar willen we in dit programma aan werken. In de tweede plaats kan winst behaald worden door de kwaliteit van Duurzaam Veilig-maatregelen in



Rob Eenink
Programmamanager
Wegen en Verkeer

de praktijk te verbeteren. Op dit moment is er bijvoorbeeld een diversiteit aan uitvoeringsvormen en worden Duurzaam Veilig-uitgangspunten niet altijd even consequent toegepast. Een systeem van kwaliteitszorg zal hierin verandering moeten brengen, zo wordt in *Door met Duurzaam Veilig* aangegeven.

Wat gaan we precies doen?

Voor het uitbreiden van de kennis gaan wij in de eerste plaats een onderzoeksdatabase opzetten. Daarin slaan we de ruwe gegevens en resultaten op van allerlei onderzoeken, bijvoorbeeld uit het SWOV-meerjarenprogramma 2003-2006. Met deze informatie (denk aan intensiteiten, wegtypen, wegkenmerken, snelheden en ongevallen) kunnen we dan concrete vragen over de relatie vorm, functie, gebruik en veiligheid beantwoorden op basis van meer gegevens. Ook hopen we hiermee voor de verschillende wegcategorieën (kwantitatieve) relaties vast te stellen tussen de vorm, functie en het gebruik van de weg. Verder willen we nagaan of het mogelijk is in Nederland een informatiesysteem op te zetten waarin wegbeheerders eigen gegevens over maatregelen en gedrag, en veiligheid kunnen invoeren. Een dergelijk informatiesysteem zou een schat aan informatie opleveren over maatregelen en hun effecten. Specifieke onderwerpen die aan bod komen in dit programma

zijn onder andere de effecten van de indeling van een wegennet op routekeuze, en daarmee op doorstroming en veiligheid, en de effecten van vormgeving op verwachtingen, geloofwaardigheid en gedrag. Bij dit laatste willen we zeker ook kijken naar kruisingen en overgangen. Het werk op het gebied van de kwaliteitszorg zal zich in eerste instantie richten op de uitwerking van wat in *Door met Duurzaam Veilig* is beschreven. De praktische haalbaarheid van een dergelijk systeem van kwaliteitszorg is daarbij van belang.

Wat gaat het opleveren?

Met het programma *Wegen en Verkeer* hopen we nieuwe kennis te ontwikkelen over de relatie vorm, functie, gebruik en veiligheid. Deze kennis helpt niet alleen de wetenschappelijke discussie verder, maar is direct toepasbaar voor bijvoorbeeld wegontwerpers en wegbeheerders, en in richtlijnen. In combinatie met een goed werkend systeem voor kwaliteitszorg leidt dit tot verdere verkeersveiligheidswinst.

Met wie werken we samen?

Om dit alles in de komende vier jaar te realiseren, hopen wij samen te werken met verschillende universiteiten en onderzoeksinstituten, maar zeker ook met gemeenten, provincies en regio's. ◆◆



door Fred Wegman (Directeur SWOV)

Brief aan informateur dr. H.H.F. Wijffels en de formatieteams CDA, PvdA en ChristenUnie



Leidschendam, 22 januari 2007

Geachte dames en heren,

Verkeersonveiligheid: een probleem om met ambitie aan te pakken?

Nederland doet het al jaren goed op het gebied van de verkeersveiligheid. Gestaaft neemt het aantal verkeersdoden per jaar af. Internationaal behoort ons land tot de veiligste landen ter wereld. Toch zijn er nog voldoende mogelijkheden het aantal slachtoffers verder omlaag te brengen. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV (www.swov.nl) heeft aangegeven hoe dat zou kunnen. Bevordering van de verkeersveiligheid vermindert niet alleen menselijk leed, maar draagt ook bij aan het oplossen van andere maatschappelijke problemen doordat er veel geld mee te besparen is. Geld dat weer ten goede kan komen aan andere beleidsterreinen.

Strategisch plan van aanpak ontbreekt

In de Tweede Kamer wordt regelmatig het onaanvaardbaar uitgesproken als het gaat over de omvang van de verkeersonveiligheid. We werken dan ook in Nederland met een doelstelling om de onveiligheid verder terug te dringen. Helaas heb ik moeten constateren dat de aandacht voor verkeersveiligheid in de *Nota Mobiliteit* minimaal is waar het aangekondigde beleidsvoornemens betreft. Dit wil niet zeggen dat er niets gebeurd is op het gebied van de verkeersveiligheid. Integendeel, het was een topprioriteit van minister Peijs en ze was erg betrokken bij het onderwerp. Maar nu ligt er geen plan van aanpak in ons land hoe de daling door te zetten.

We weten wat te doen

De SWOV heeft in 2005 de route naar verdere slachtofferreductie geschilderd in haar boek *Door met Duurzaam Veilig* (www.doormetduurzaamveilig.nl). Duurzaam Veilig kan op veel draagvlak in de verkeersveiligheidswereld rekenen. Duurzaam Veilig heeft een aantoonbare bijdrage geleverd aan de slachtofferreductie in het afgelopen decennium. Uit binnen- en buitenlands onderzoek weten we wat we nog meer kunnen doen. Minister Peijs heeft een eerste aanzet gedaan en onze ambitie scherper geformuleerd: voor 2010 heeft ze de doelstelling aangescherpt van maximaal 900 doden naar 750 doden per jaar. De SWOV pleit ervoor in de komende kabinetsperiode de doelstelling voor verkeersveiligheid voor 2020 opnieuw vast te stellen, daarbij ambitieus en realistisch tewerk te gaan en dit in een concreet *Actieplan Verkeersveiligheid 2010-2020* neer te leggen.

Meer verkeersveiligheid is lonend

De basis voor een dergelijk *Actieplan* is voorhanden in onze publicatie *Door met Duurzaam Veilig*. Ik verzoek de betrokkenen bij de kabinetsformatie een enkele zin in het regeerakkoord op te nemen en Nederland en de Nederlanders ook voor verkeersveiligheid een uitdaging te bieden. Waarom? Omdat veel verkeersveiligheidsmaatregelen maatschappelijk rendabele investeringen zijn en dus bijdragen aan een verdere verbetering van onze welvaart. Overbodig om te vermelden dat vele Nederlanders bovendien veel menselijk leed bespaard zal blijven.

Ir. Fred Wegman
Directeur

cc. Leden Tweede Kamer van Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat

Lessen uit het verleden, voorspellingen voor de toekomst

► Programma *Balansen en Verkenningen*

Sinds het programma 2003-2006 heeft de SWOV een afdeling Planbureau. De belangrijkste taak van deze afdeling is om verklaringen en prognoses voor ontwikkelingen in de verkeersveiligheid te maken. Deze taak is ondergebracht in het programma *Balansen en Verkenningen*.

Welke vragen staan in dit programma centraal?

In dit programma willen we kunnen verklaren waarom de verkeersveiligheid zich heeft ontwikkeld zoals zij zich ontwikkeld heeft. Als dat lukt, kunnen we ook onderbouwde voorspellingen van de ontwikkeling doen. De belangrijkste vraag voor ons in dit programma is hoe de ontwikkeling in de verkeersveiligheid verklaard wordt in termen van oorzakelijke of beïnvloedende factoren.

Wat is de aanleiding voor dit werk?

Om de verkeersveiligheid te kunnen verbeteren moeten we begrijpen wat achterliggende mechanismen zijn. Met deze kennis kunnen we ook beter voorspellen hoe de verkeersveiligheid zich in de komende jaren zal gaan ontwikkelen; als de mechanismen niet goed bekend zijn, is voorspellen koffiedikkijken.



Paul Wesemann
Programmamanager
Balansen en Verkenningen

Wat gaan we dan precies doen?

We gaan door met het ontwikkelen van een valide en op inhoudelijke kennis gestuurd model van ontwikkelingen die van invloed zijn op de verkeersveiligheid. We zullen daarbij voortgaan met onderdelen van de totale problematiek. In de afgelopen jaren hebben we hiermee al grote vorderingen gemaakt, maar we zijn er nog niet. Een belangrijk probleem was en blijft het gebrek aan voldoende basisgegevens (zie ook *programma Analyse Verkeersveiligheid*). Op basis van de beschikbare gegevens streven we ernaar de ontwikkeling in de verkeersveiligheid steeds beter te begrijpen. Deze inzichten zullen in 2010 leiden tot een nieuwe verkeersveiligheidsbalans. Deze beschrijft en verklaart (indien mogelijk) de ontwikkelingen in verkeersveiligheid over de voorbije periode. In de andere jaren wordt op basis van de

jaarcijfers een jaaranalyse gemaakt die de laatst uitgebrachte balans als referentie gebruikt. Hierin kan nader worden ingegaan op de (vermoede) redenen voor stijgingen of dalingen in het aantal verkeersslachtoffers en op wat er in het voorafgaande jaar gebeurd en gedaan is.

De verkregen inzichten zullen we ook gebruiken om een verkeersveiligheidsverkenning uit te brengen: een voorspelling van de ontwikkeling in de verkeersveiligheid. Deze verkenning zal een wetenschappelijk onderbouwde schatting geven van de ontwikkelingen in de (nabije) toekomst van de verkeersonveiligheid in termen van verkeersslachtoffers.

Werken we in dit verband ook samen met anderen?

We hechten grote waarde aan de inzichten, gegevens en kritische blik van andere experts uit binnen- en buitenland. Onze modellen ontwikkelen we weliswaar zelf, maar we zitten in diverse internationale expertgroepen, waar we ons werk ter commentariëring voorleggen. Ook publiceren we ons modellenwerk in internationale tijdschriften, zodat we feedback van hoge kwaliteit krijgen. De jaaranalyses, balansen en verkenningen worden besproken met diverse betrokkenen uit Nederland, met name experts van overheden en andere onderzoeksinstituten. ◀

De SWOV is er ook voor de regio

► Programma *Regio*

Het verkeersveiligheidsbeleid ligt voor een belangrijk deel in handen van de regio. Provincies en kaderwetgebieden staan aan de lat om met hun regio bij te dragen aan een verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers. Hoe, dat kunnen ze zelf bepalen. De SWOV heeft ruimte in haar nieuwe onderzoeksprogramma gereserveerd voor activiteiten die de regio kunnen helpen om haar verkeersveiligheidsdoelstellingen te halen.

Wat was de aanleiding voor dit programma?

De *Nota Mobiliteit* heeft als motto 'decentraal wat kan, en centraal wat moet'. Dit legt een zwaardere verantwoordelijkheid bij de regionale besturen dan in het verleden. We bieden de regio aan om mee te denken over de invulling van een effectief en efficiënt regionaal verkeersveiligheidsbeleid.



Letty Aarts
Programma-
coördinator Regio

Hoe kan onderzoek hieraan bijdragen? Is er bijvoorbeeld behoefte aan een regionale planbureauafunctie?

Wat gaan we precies doen?

Aan de hand van enkele concrete projecten willen we met de verschillende regionale partners verdere mogelijkheden voor samenwerking verkennen. Het aantal projecten in dit programma kan dus de komende jaren nog toenemen. Graag nodigen we de regio uit met voorstellen te komen.

Het begin is er

Met vier projecten gaan we in ieder geval van start. Overigens zijn we voor sommige van deze projecten nog op zoek naar regionale partners. Het gaat om de projecten *Netwerkanalyses*, *Educatie in de regio*, *Investeren in infrastructuur* en *Instrument voor veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslijmielen*. Hieronder volgt een korte beschrijving.

Netwerkanalyses

Onlangs zijn in elf stedelijke regio's zogenoemde netwerkanalyses uitgevoerd die de ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteitsontwikkeling voor alle modaliteiten in 2010 en 2020 in kaart hebben gebracht. Aan de hand hiervan worden nu maatregelenpakketten opgesteld die de bereikbaarheid moeten verbeteren. Bezien vanuit de veiligheidsdoelstellingen in de *Nota Mobiliteit* zal er ook rekening moeten worden gehouden met veiligheidseffecten. Momenteel zijn hiervoor twee methoden geschikt. De eerste methode, een zogenoemde kernenmethode, kijkt vooral naar de mate waarin de infrastructuur voldoet aan de verkeerskundige func-

tionaliteit volgens Duurzaam Veilig. De andere methode bestaat uit berekeningen op basis van de VVR-GIS (Verkeersveiligheidsverkenner voor de Regio). De VVR-GIS zal onder andere voor dit doel in 2007 verder worden uitgebreid. De SWOV levert deze twee methoden aan waarmee de regio zelf de berekeningen kan uitvoeren. Regio's kunnen ook voor advies en ondersteuning een beroep op ons doen.

Educatie in de regio

Voor het EVELO-project (Effecten van Educatie Onderzoek) is samen met de regio's al veel basis-materiaal verzameld over verkeerseducatieprojecten. De SWOV wil in 2007 nagaan of dit materiaal geschikt is voor een diepteonderzoek waarin gekeken wordt of de educatieve programma's aansluiten op de problemen van de beoogde doelgroepen.

Ook willen we nagaan of het mogelijk is resultaten van verkeerseducatie-evaluaties op te nemen in effectschattingen van de VVR-GIS. Bovendien wil-

len we een internetinstrument ontwikkelen waarmee verkeerseducatieprogramma's gemakkelijk en gestandaardiseerd kunnen worden geëvalueerd, en indien nodig bijgesteld.

Investeren in infrastructuur

Bij de besluitvorming over verkeers- en vervoersbeleid wordt niet alle beschikbare informatie optimaal gebruikt. Vooral informatie over verkeersveiligheidsconsequenties of kosten en opbrengsten van bepaalde maatregelen ontbreekt. Met het onderzoek naar *Investeren in infrastructuur* willen we het gebruik van dit soort informatie in de besluitvorming verbeteren. Aan de hand van een concreet voorbeeld (de aanleg en het onderhoud van provinciale wegen) onderzoeken we hoe de besluitvorming verloopt en hoe daarbij informatie over kosten en effecten van verkeersveiligheidsmaatregelen wordt gebruikt. We zijn daarbij op zoek naar die factoren die invloed hebben op het informatiegebruik en naar de verschillen in informatiegebruik tussen verschillende instanties en disciplines.

Instrument voor veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten

Diverse factoren bepalen de snelheid waarmee gereden wordt. Een van de belangrijke factoren is het wegbeeld. Als het wegbeeld niet past bij de gestelde limieten, dan hebben weggebruikers moeite zich aan de snelheidslimieten te houden. Daarnaast kunnen onaangepaste snelheden leiden tot een verkeersveiligheidsprobleem. Een consortium van een aantal regio's is bezig een instrumentarium te ontwikkelen dat deze snelheidsgerelateerde problemen helpt op te lossen. Dit maatregelenpakket zal in een paar proefregio's getest worden op bruikbaarheid.

Belangstelling voor samenwerking?

Wilt u met ons samenwerken in een van de eerder genoemde projecten? Of heeft u andere vragen of opmerkingen met betrekking tot regionale verkeersveiligheid? Neemt u dan contact op met de Programmacoördinator voor de regio: Letty Aarts via letty.aarts@swov.nl. ◀▶

De rol van de mens in het verkeer

▶ **Programma Menselijk Gedrag**

Het doel van het onderzoeksprogramma *Menselijk Gedrag* is om meer kennis en inzicht te verwerven in verschillende aspecten van het menselijk gedrag in het verkeer en daaraan ten grondslag liggende factoren. Op basis daarvan kunnen maatregelen getroffen worden om het wegverkeer verder veiliger te maken.

Wat was de aanleiding voor dit programma?

Bij het samenstellen van het onderzoeksprogramma *Menselijk Gedrag* is de visie *Door met Duurzaam Veilig* leidend geweest. De visie presenteert verschillende ideeën op het gebied van snelheidsbeheersing die verdere uitwerking en toetsing in de praktijk vragen. Er zijn twee nieuwe Duurzaam Veilig-principes geformuleerd die te maken hebben met menselijk gedrag: statusonderkenning en sociale vergevingsgezindheid. Ook deze vragen om nadere uitwerking en vertaling naar de praktijk. Het programma richt zich vooral op deze onderwerpen.

Welke vragen staan centraal?

De vragen verschillen per onderwerp. Voor snelheidsbeheersing bestaat een aantal duidelijke ideeën over bijvoorbeeld geloofwaardige limieten, de inzet van technologie en het vergroten van draagvlak voor maatregelen. De vraag in het nieuwe programma is hoe deze ideeën in de praktijk gestalte kunnen krijgen en met welk resultaat. De kern van statusonderkenning is dat verkeersdeelnemers zorgen dat hun taak in het verkeer nooit zwaarder of complexer is dan ze op dat moment aankunnen. Hier is de vraag hoe we dit



Divera Twisk
Programmamanager
Menselijk Gedrag

principe kunnen vertalen naar concrete meetinstrumenten en maatregelen. Op het gebied van sociale vergevingsgezindheid zijn we minder ver. Bij dit principe gaat het erom dat niet alleen de verkeersomgeving, maar ook de verkeersdeelnemers vergevingsgezind moeten zijn. Verkeersdeelnemers moeten rekening houden met fouten en vergissingen van anderen om ernstige gevolgen te voorkomen. De eerste vraag bij dit programmaonderdeel is hoe we dit principe verder kunnen concretiseren.

Wat gaan we precies doen?

Op het gebied van *snelheidsbeheersing* gaan we onderzoeken hoe draagvlak verworven kan worden voor een innovatief en samenhangend pakket van snelheidsmaatregelen, en hoe, en in welke mate vermeend en feitelijk publiek draagvlak de uiteindelijke besluitvorming beïnvloeden. Dit onderzoek zal deels in het veld en deels in het laboratorium uitgevoerd worden. Ook is een simulatoronderzoek voorzien naar dynamische snelheidslimieten. Vergroten dynamische limieten inderdaad de geloofwaardigheid en zijn bestuurders dan ook meer bereid zich aan zo'n limiet te houden?

Het onderzoek naar *statusonderkenning* richt zich op twee groepen: beginnende bestuurders en ouderen. Bij beide groepen is duidelijk sprake van een verandering in status en dat maakt correcte onderkenning erg belangrijk. Bij jongeren is dat omdat zij zich van onervaren naar meer ervaren verkeersdeelnemers ontwikkelen; bij ouderen omdat zij te maken kunnen krijgen met afnemende functies en vaardigheden. We onderzoeken hoe we statusonderkenning kunnen meten, welke discrepanties er zijn tussen 'feitelijke' status en 'zelf beoordeelde' status en hoe die discrepanties kunnen worden verkleind.

Bij *sociale vergevingsgezindheid* gaan we als eerste stap na hoe de persoonlijke interacties tussen verkeersdeelnemers verlopen en in welke mate de onderkenning van potentiële fouten en/of beperkingen van de 'ander' daarbij een rol speelt.

Wat gaat het opleveren?

Het programma levert zowel meer theoretisch inzicht op, als nieuwe kennis over feitelijk verkeersgedrag die wordt verkregen uit empirisch onderzoek. Bovendien doen we kennis op over concrete maatregelen op het gebied van snelheidsbeheersing, de invulling van de rijopleiding en toetsingsinstrumenten (rijexamen).

Met wie werken we samen?

In alle projecten binnen het programma *Menselijk Gedrag* werken we actief en intensief samen met afnemers van kennis, zoals CBR, provincies, regionale organen, politie, Openbaar Ministerie en AVV; met verschillende universiteiten zal intensief worden samengewerkt. ◀▶

Zonder goede gegevens zijn we nergens

► Programma Analyse Verkeersveiligheid

Een waarheid als een koe. Betrouwbare en gedetailleerde gegevens zijn nodig om ontwikkelingen goed te kunnen analyseren, bijvoorbeeld voor het maken van balansen en verkenningen. Alleen dan kunnen er verklaringen worden gevonden voor dalingen of stijgingen in bijvoorbeeld het aantal verkeersslachtoffers.

Welke vragen staan centraal?

In dit onderdeel richten we ons op het verwerven en ontsluiten van relevante gegevens om ontwikkelingen in de verkeersveiligheid in kaart te kunnen brengen. Dit willen we graag om bijvoorbeeld aan te kunnen geven welke kwantitatieve doelstelling haalbaar is voor het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid. Vragen die we ons stellen zijn: welke factoren beïnvloeden de ontwikkelingen in de verkeersveiligheid? Welke gegevens geven ons hierin meer inzicht en zijn dus belangrijk om te volgen? Hoe kunnen we het effect van maatregelen op de verkeersveiligheid beter meetbaar maken?

Wat was de aanleiding voor dit programma?

Ieder jaar stelt het nieuwste cijfer van het aantal doden onderzoekers en overheid voor de vraag waaraan de daling of stijging toe te schrijven is. Het lukt niet altijd om een bevredigende verklaring te vinden. Helaas ontbreken vaak belangrijke gegevens, en de koppeling tussen die gegevens en de verkeersveiligheid.

Wereldwijd is er beperkte kennis om het effect van concrete maatregelen op het aantal verkeersslachtoffers kwantitatief te bepalen. De werkelijkheid laat zich niet zo eenvoudig in cijfers en getallen vertalen. Veel factoren spelen immers een rol. Het blijft daarom moeilijk om trends en fluctuaties in de tijd van bijvoorbeeld het aantal slachtoffers toe te schrijven aan concrete maatregelen. Deze relatie willen we graag beter kunnen kwantificeren. En hiermee wordt belangrijk voorwerk verricht voor ander onderzoek zoals in het Programma *Balansen en Verkenningen*.

Wat gaan we precies doen?

De activiteiten zijn als volgt onder te verdelen:
– Beheer van beschikbare gegevens. Dit is een permanente activiteit. Jaarlijks komen er nieuwe gegevens bij. Deze ontvangt de SWOV van anderen, zoals AVV, CBS, Prismant, en Consument en Veiligheid. Een goede afstemming met deze leveranciers is van belang voor de kwaliteit van de gegevens, en dus voor ons onderzoek. Ook het technisch beheer van de verschillende informatiesystemen is een belangrijke taak. Zowel gebruikerswensen van eigen onderzoekers als van derden zorgen voor continue verbeteringen aan deze bestanden die overigens voor iedereen



Henk Stipdonk
Programmamanager
Analyse Verkeers-
veiligheid

via internet toegankelijk zijn.

– Analyse van die kenmerken die overigens grote invloed hebben op de verkeersveiligheid. Sommige factoren spelen een grote rol in de verkeersveiligheid, maar over de oorzaken en het waarom is nog weinig bekend. Een voorbeeld zijn de enkelvoudige ongevallen. Dit aantal daalt al jaren nauwelijks. Intussen maakt dit type ongeval 50% uit van het totale aantal dodelijke ongevallen. Wat zijn de oorzaken? En vooral: hoe kunnen we dit type ongeval voorkomen?

Een ander voorbeeld is de vraag of ongevallen vooral het gevolg zijn van een ongelukkige samenloop van omstandigheden (domme pech) of dat veel ongevallen worden veroorzaakt door een kleine groep mensen (de brokkenmakers).

– Onderzoek naar specifieke factoren. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

– De statistieken leren dat het aantal verkeersdoden sneller daalt dan het aantal ziekenhuisgewonden. Is dit werkelijk zo en hoe kan dit verklaard worden?

– De invloed van het weer is in eerder onderzoek al aannemelijk gemaakt. De gevonden relaties zijn echter indicatief. Wat is de precieze invloed van het weer op onze mobiliteit en op het ongevalsrisico?

– Het aantal 30km/uur-gebieden is sterk toegenomen. Het aantal dodelijke ongevallen in deze gebieden ligt hoger dan dat we mogen verwachten van een goede duurzaam veilige inrichting. Hoe kan dit?

Wat gaat het opleveren?

Het resultaat van al deze activiteiten is dat achtergrondgegevens toegankelijker worden en we meer detailinzicht krijgen in de factoren die de verkeersveiligheid beïnvloeden. Dit levert kennis op over maatregelen die aan de realisatie van de taakstelling voor verkeersveiligheid bijdragen en in welke mate.

Met wie werken we samen?

Bij de uitvoering van dit onderzoek zoeken we de samenwerking met andere onderzoeks- en kennisinstellingen zoals AVV, CBS, Prismant, Consument en Veiligheid, en natuurlijk DGP van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. ◀▶

Over de landsgrenzen heen

► Programma Internationale Activiteiten

Het programma Internationale Activiteiten biedt plaats aan diverse internationale activiteiten van de SWOV. Door deze activiteiten in één programma onder te brengen, zorgen we voor meer efficiëntie in acquisitie, management en kennisbeheer van deze activiteiten.

Internationaal geniet de SWOV erkenning als instituut dat belangrijke en hoogwaardige bijdragen levert aan de kennis over verkeersveiligheid. In diverse grote internationale projecten hebben we

zitting of leiden we internationale werkgroepen. Een gecoördineerde aanpak van de internationale activiteiten zal de SWOV in staat stellen haar positie als gerespecteerd verkeersveiligheidsinstituut in het buitenland te versterken, haar netwerk internationaal uit te bouwen en de resultaten van dit werk nog beter voor toepassing in eigen land beschikbaar te krijgen.

Waarom internationaal?

Internationale samenwerking draagt bij aan de wetenschappelijke kwaliteit van het onderzoek en



Rob Eenink
Programma-
coördinator
Internationale
Activiteiten



Martijn Vis
Programma-
coördinator
Internationale
Activiteiten

EU-projecten

Overzicht van de Europese projecten die op 1 januari 2007 al gestart zijn en voor 2010 zullen worden afgerond. De looptijden van de projecten DRUID en CAST zijn nog niet met zekerheid vastgesteld. Voor meer informatie over deze en andere projecten verwijzen wij u naar de website www.erso.eu.

EU-project	Looptijd	Onderwerp
HUMANIST	2004 – 2008	Het samenbrengen van Europese kennis op het gebied van menselijk gedrag in relatie tot telematica en wegverkeer.
SafetyNet	2004 – 2008	Ontwerp en bouw van een informatiesysteem ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid in Europa (ERSO).
RIPCoRD	2005 – 2007	'Best practice tools' en richtlijnen voor infrastructurele veiligheidsmaatregelen waarmee het Europese wegtransport veiliger kan worden gemaakt.
InSafety	2005 – 2007	Introductie van de wegontwerpprincipes 'vergevingsgezinde' en 'self-explaining' roads bij planners en ontwerpers.
SUPREME	2006 – 2007	Inventarisatie en uitwisseling van goede praktijkvoorbeelden van verkeersveiligheidsmaatregelen in 25 Europese lidstaten plus Noorwegen en Zwitserland.
PEPPER	2006 – 2008	Verkeershandhaving, met name de handhaving van snelheid, rijden onder invloed en gordelgebruik.
DRUID	2006 – 2009	Detectie en gebruik van drugs, alcohol en medicijnen in het verkeer.
CAST	2006 – 2008	Ontwerp en invoering van massamediale campagnes; evaluatie van effecten op ongevallen en andere indicatoren.

biedt de SWOV tevens een mogelijkheid om te participeren in onderzoek dat op Nederlandse schaal niet uitvoerbaar is. Internationale samenwerking versnelt dus de kennisontwikkeling. De samenwerking baant allereerst de weg voor een kritische beoordeling van en een eventuele aanvulling op het werk van de SWOV door gerenommeerde experts. Dit komt niet alleen het wetenschappelijk gehalte van het werk van de SWOV ten goede, maar ook de toepasbaarheid van haar kennis en producten.

Wat doen we binnen de EU?

De SWOV vervult een grote rol in diverse EU-projecten (zie kader). Dit zal worden voortgezet en waar nodig worden uitgebouwd. Verder zal de SWOV onderzoek doen naar de mogelijke bijdrage die geleverd kan worden aan de verkeersveiligheidsdoelstellingen uit de *Nota Mobiliteit* door maatregelen op het gebied van voertuigen/ITS. Dergelijke maatregelen staan sterk onder invloed van internationale regelgeving en ontwikkelingen. Daarnaast is de SWOV nog actief voor internationale organisaties zoals de OECD, CEMT, PIARC, Wereldbank, WHO, et cetera. ◀▶

Jolieke Mesken gepromoveerd

Op 30 november 2006 promoveerde Jolieke Mesken aan de Rijksuniversiteit Groningen. Zij deed de afgelopen jaren bij de SWOV onderzoek naar emoties in het verkeer. Het onderzoek werd uitgevoerd in nauwe samenwerking met de Rijksuniversiteit Groningen. Promotor was prof. dr. J.A. Rothengatter, co-promotor SWOV-onderzoeker dr. M.P. Hagenzieker. Jolieke Mesken vond in haar onderzoek onder meer dat bij proefpersonen tijdens een autorit nervositeit de meest voorkomende emotie was, gevolgd door boosheid en blijdschap. En 'boze' proefpersonen reden gemiddeld sneller en overschreden op een 100km/uur-weggedeelte de snelheidslimiet vaker dan proefpersonen die geen boosheid rapporteerden. ◀▶

Het proefschrift getiteld *'Determinants and consequences of drivers' emotions'* is bij de SWOV verkrijgbaar. U kunt het ook vinden in pdf-formaat op www.swov.nl onder Rapport, Proefschriften.



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.

En we doen nog meer...

Naast de eerder genoemde programma's voert de SWOV nog een aantal activiteiten uit die onmisbaar zijn voor het vervullen van haar missie om met wetenschappelijk onderzoek een bijdrage te leveren aan verbetering van de verkeersveiligheid.

► Advisering

In het programma *Adviserend Onderzoek* brengt de SWOV haar advieswerk onder. Dat bestaat enerzijds uit regulier advieswerk en advisering in opdracht, en anderzijds uit activiteiten op het gebied van verbreding en verdieping. Onder regulier advieswerk verstaan we de gerichte overdracht van SWOV-kennis in bijvoorbeeld

► Factsheets en de Kennisbank: twee succesnummers!



Ingrid van Schagen
Programma-
coördinator
Factsheets en
Kennisbank

In de vorige onderzoeksperiode zijn we begonnen met het opstellen van factsheets over allerlei onderwerpen die een rol spelen in de verkeersveiligheid. Een schot in de roos, zo blijkt uit vele reacties en de vermeldingen in diverse media. We gaan hiermee dan ook door, zij het dat het aantal nieuwe factsheets de komende jaren wat lager ligt. Immers, veel onderwerpen zijn al beschreven. Bovendien willen we de bestaande factsheets actueel houden. Van 'nieuw' verleggen we dus onze aandacht naar 'actueel'. Wel blijven we alert op ontwikkelingen die nog niet behandeld zijn.

Consistentie tussen de onderwerpen is ook van belang. Het hart van www.swov.nl – de Kennisbank – geeft thematisch toegang tot het hele terrein van de verkeersveiligheid. Om de bezoeker te helpen zijn weg te vinden in de veelheid aan informatie en kennis is de Kennisbank opgebouwd in lagen. Ieder onderwerp wordt ingeleid door een korte introductietekst waarin een beknopt beeld wordt geschetst van de relatie van dat thema tot de verkeersveiligheid. De bezoeker die meer wil weten, kan vervolgens een factsheet lezen waarin meer achtergrondinformatie is opgenomen. Daarin zijn ook allerlei relevante studies opgenomen voor nog verdere verdieping. Op deze manier willen we aansluiten bij de verschillen in kennisbehoefte. ◀▶



Chris Schoon
Programmamanager
Adviserend
Onderzoek

werkgroepen of expertpanels. Buiten dit reguliere advieswerk geven we regelmatig gehoor aan verzoeken om advies van overheden, organisaties en instellingen. Dit betaalde advieswerk moet wel voldoen aan criteria zoals opgenomen in de proce-

► Promotieonderzoek

Promotieonderzoek draagt bij aan een kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling en vernieuwing van kennis en inzicht op het gebied van de verkeersveiligheid, en is daarom van groot belang voor een wetenschappelijk onderzoeksinstituut als de SWOV.

In het Programma 2003-2006 werd het promotieonderzoek een duidelijk herkenbaar onderdeel van het SWOV-programma en bij de wetenschappelijke evaluatie van de SWOV in 2005 werd dit 'PhD programme' zeer positief beoordeeld. SWOV-promovendi voeren hun promotiewerk uit binnen het reguliere onderzoeksprogramma.

We willen het promotieonderzoek op het huidige niveau handhaven. Dit betekent dat zeven promo-

► Kennisverspreiding: onze kennis is er voor u

Met de decentralisatie van beleid is het aantal personen dat zich met verkeersveiligheid bezighoudt, gegroeid. Bovendien verschillen hun interessegebieden flink. Met ons programma *Kennisverspreiding* willen we zo goed mogelijk voorzien in de informatiebehoefte van een ieder die zich beroepsmatig bezighoudt met verkeersveiligheid.

Ons doel daarbij is dat onze kennis gebruikt wordt in iedere discussie, oriëntatie en besluitvorming over een verkeersveiligheidsonderwerp. Op die manier hopen we bij te dragen aan de kwaliteit van de besluitvorming over beleidsvorming en uitvoering van beleid.

In de komende jaren willen we steeds bewuster communicatievormen kiezen die de doorwerking van de onderzoeksresultaten bevorderen. In overleg met potentiële gebruikers willen we daarom al bij de start van een onderzoek stilstaan bij de vorm waarin de resultaten het beste tot hun recht komen. Dan vinden de resultaten sneller hun weg naar de gebruikers. U zult de SWOV dus nog vaak tegenkomen met bijvoorbeeld haar SWOV-schrift, website, facts-

dureafspraken met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Verbreiding en verdieping bereiken we door omgevingsverkenningen uit te voeren naar (beleids)terreinen die invloed kunnen hebben op de verkeersveiligheid, nu of in de toekomst. In het programma 2003-2006 waren dit bijvoorbeeld verkenningen op het gebied van sociale en culturele factoren of volksgezondheid. De resultaten van deze verkenningen en hun gevolgen voor de verkeersveiligheid zullen we verder concretiseren. Een voorbeeld hiervan is het uitwerken van de visie om goederenvervoer te verdelen over een hoofdwegennet voor het zware goederenvervoer en een secundair wegennet voor het lichtere vervoer en natransport. ◀▶



Marjan Hagenzieker
Programma-
coördinator
Promotieonderzoek

vendi naar verwachting in de komende periode hun promotieonderzoek zullen afronden en dat drie nieuwe promovendi zullen starten. De SWOV begeleidt de promovendi en zorgt voor eventuele aanvullende rapportages. De proefschriften worden gepubliceerd in de nieuwe SWOV-dissertatiereeks. ◀▶



Jolanda Maas
Programma-
coördinator
Kennisverspreiding

heets, lezingen, deelname aan werkgroepen, en artikelen in de landelijke media en de vakmedia.

Ook in het Engels

Verkeersveiligheid is ook in de rest van de wereld een belangrijk onderwerp. De SWOV wil haar brede kennis graag voor collega-wetenschappers en beleidsmedewerkers in andere landen beschikbaar stellen. Steeds vaker publiceren we om die reden in het Engels. Een actuele Engelse versie van onze website en het Engelstalige magazine *Research Activities* zijn daarom belangrijk om ook de internationale verkeersprofessional te informeren. ◀▶