

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

## In dit nummer o.a.

- Begeleid rijden voor 17-jarigen ①
- Proef met dynamische snelheidslimieten van start ②
- Column ③
- Mogelijke stilstand in ontwikkeling verkeersveiligheid ④
- SWOV gestart met pilotstudie diepteonderzoek verkeersongevallen ④
- Verkeersveiligheidskennis en beleidsvorming: goede communicatie eerste vereiste ⑤
- Workshop voor de regio ⑤
- De SWOV gaat nog actiever de regio in! ⑥
- ITMA 21st World Congress in Den Haag ⑥
- Nut en noodzaak van verkeersborden ⑦
- Symposium over effectieve verkeersveiligheid campagnes ⑦
- Nieuwe factheets ⑧
- Publicaties ⑧



## Begeleid rijden voor 17-jarigen

**Minister Eurlings heeft eind december in een brief aan de Tweede Kamer aangekondigd ook in Nederland een systeem van begeleid rijden in te willen voeren. Jongeren mogen dan vanaf 16,5 jaar rijlessen volgen, vanaf 17 jaar een rijexamen afleggen, maar tot hun 18<sup>de</sup> verjaardag alleen onder begeleiding van een ervaren bestuurder aan het verkeer deelnemen. Volgens de SWOV kan dit tot 16 minder doden op jaarbasis leiden. Inmiddels heeft de Tweede Kamer positief gereageerd op dit voornemen van de minister en hem het groene licht gegeven om begeleid rijden verder uit te werken.**

Jonge, beginnende autobestuurders zijn naar verhouding vaak betrokken bij ongevallen. Zij maken slechts 8% van de rijbewijsbezitters uit, maar zijn betrokken bij ongeveer 20% van de ernstige ongevallen. Per gereden kilometer hebben jonge beginnende automobilisten ruim vier keer zoveel kans om betrokken te raken bij een ernstig ongeval als ervaren automobilisten; voor jonge onervaren mannen is de kans zelfs zes keer gro-

ter. Naast de leeftijd is gebrek aan ervaring een belangrijke oorzaak voor dit hoge ongevalsrisico. Begeleid rijden zorgt ervoor dat jonge beginners meer rijervaring hebben op het moment dat ze zelfstandig op weg gaan. De SWOV heeft al eerder aangegeven voorstander te zijn van begeleid rijden en juicht deze ontwikkeling dan ook toe.

### Experiment met begeleid rijden

Begeleid rijden houdt in dat jonge beginnende bestuurders alleen onder begeleiding van een ervaren bestuurder in een auto mogen rijden. Er is een groot aantal varianten van begeleid rijden. Binnen Europa zijn twee hoofdvarianten te onder-

**“Uniformiteit of herkenbaarheid is een groot goed.”**

Wim van Tilburg  
Directeur KpVV

QUOTE

## Redactioneel

In dit nummer van SWOVschrift veel aandacht voor actuele onderwerpen als begeleid rijden en dynamische snelheidslimieten. Daarnaast verschillende aankondigingen van congressen en een workshop later dit jaar.

scheiden: begeleid rijden als vervolg op het halen van een rijbewijs (een 'ervaringsmodule'), en begeleid rijden zonder dat het rijbewijs is gehaald. Het Nederlandse voorstel betreft de eerstgenoemde variant. Volgens dit voorstel mogen jongeren al vanaf hun 17<sup>de</sup> verjaardag hun rijbewijs B halen door het gewone rijexamen af te leggen. Daarna volgt tot hun 18<sup>de</sup> verjaardag de periode waarin alleen onder begeleiding van een ervaren bestuurder gereden mag worden. Aan deze begeleider zal een aantal eisen gesteld worden, onder meer ten aanzien van het aantal jaren rijervaring en het rijgedrag. Begeleid rijden gebeurt op basis van vrijwilligheid; het blijft mogelijk om direct zelfstandig te rijden na het behalen van het rijbewijs vanaf het 18<sup>de</sup> jaar. Begeleid rijden was al aangekondigd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het Ministerie. Het zal gaan om een experiment van maximaal zes jaar, naar verwachting vanaf eind 2010.

### Jaarlijks naar schatting 16 minder doden

In Duitsland is inmiddels ervaring opgedaan met deze variant van begeleid rijden. Onlangs zijn de eerste effecten daar gepresenteerd op een congres: bestuurders die vanaf 17 jaar hun rijbewijs

hebben gehaald en onder begeleiding hebben gereden, begaan vanaf hun 18<sup>de</sup> jaar 20% minder overtredingen en zijn bij 30% minder ongevallen betrokken dan bestuurders die op de gebruikelijke manier hun rijbewijs hebben gehaald. Hoe groot het effect in Nederland zal zijn hangt van een groot aantal factoren af, zoals het aantal uren dat onder begeleiding wordt gereden, de omstandigheden waaronder dat gebeurt en de kwaliteit van de begeleiding. Uiteraard leidt de mogelijkheid van begeleid rijden vanaf 17 jaar ertoe dat jongeren eerder als automobilist aan het verkeer deelnemen. Ervaringen in het buitenland laten echter zien dat het aantal ongevallen tijdens de begeleid rijden-periode gering is en dat dit ruimschoots opweegt tegen de grotere veiligheid op het moment dat die jongeren zelfstandig gaan rijden. Een extra positief effect is te verwachten als het begeleid rijden op 17-jarige leeftijd er toe leidt dat de auto wordt gebruikt in plaats van de bromfiets. Immers, autorijden is veiliger dan rijden op de bromfiets. Al met al schat de SWOV dat de invoering van een begeleid rijden-systeem leidt tot jaarlijks 16 minder doden. Uiteraard zal een gedegen evaluatie moeten uitwijzen welk effect begeleid rijden werkelijk heeft op de verkeersveiligheid in Nederland.

### SWOV: eerste stap naar getrappt rijbewijs

De invoering van begeleid rijden in Nederland zou overigens volgens de SWOV niet mogen betekenen dat er geen discussie meer plaatsvindt over andere maatregelen om de hoge risico's voor beginnende automobilisten terug te dringen. Zo ziet de SWOV begeleid rijden als eerste stap naar een zogeheten getrappt rijbewijssystem. Bij een getrappt rijbewijs mogen beginnende bestuurders, naarmate ze meer ervaring hebben opgedaan, in steeds risicovollere omstandigheden rijden. Onderzoekresultaten uit met name Australië, Nieuw-Zeeland en de Verenigde Staten laten zien dat bijvoorbeeld een nachtelijk rijverbod en een verbod om leeftijdsgenoten als passagier te hebben in de eerste fasen van het zelfstandig rijden het aantal ongevallen onder beginnende bestuurders verder terugbrengt. Ook in Nederland zou volgens de SWOV een getrappt rijbewijs een goede vervolgstap zijn. ◀▶

*Meer informatie over onder andere de ervaring met begeleid rijden in andere landen vindt u in de factsheet 'Begeleid rijden' op [www.swov.nl](http://www.swov.nl). Ook is er een factsheet beschikbaar over het getrappt rijbewijs.*

## Proef met dynamische snelheidslimieten van start

**Half januari heeft Minister Eurlings het startsein gegeven voor een proef met dynamische snelheidslimieten op autosnelwegen. De SWOV is voorstander van dynamische limieten. Dynamische limieten maken het mogelijk om snelheidslimieten beter af te stemmen op de actuele omstandigheden zoals de hoeveelheid verkeer en de weersomstandigheden. Daarmee zijn dynamische limieten naar verwachting geloofwaardiger en kan een systeem van dynamische limieten ook veiliger zijn.**

Op een viertal trajecten op autosnelwegen zal geëxperimenteerd worden met dynamische snelheidslimieten. Dit gebeurt niet alleen vanuit oogpunt van veiligheid, maar ook om de doorstroming en de luchtkwaliteit te verbeteren. Op sommige trajecten zal in gunstige omstandigheden de snelheidslimiet omhoog gaan, op andere zal bij ongunstige omstandigheden de snelheidslimiet omlaag gaan. De eerste proef, op de A1 tussen Bussum en Muiden, is op 19 januari officieel van start gegaan. De proeven duren naar verwachting twee jaar. De SWOV bepleit dat ook op andere wegen dan autosnelwegen een systeem van dynamische limieten beproefd gaat worden.



### Een geloofwaardige limiet leidt tot betere naleving

Uit berekeningen blijkt dat veel verkeersslachtoffers in Nederland gespaard kunnen worden als weggebruikers zich daadwerkelijk aan de geldende (veilige) snelheidslimiet houden. Om dit te bereiken zijn infrastructurele maatregelen en

snelheidstoezicht belangrijke instrumenten. Het is echter niet haalbaar overal fysieke snelheidsremmers of camera's te plaatsen. De SWOV heeft al regelmatig aangegeven hoge verwachtingen te hebben van 'geloofwaardige snelheidslimieten' als aanvullende maatregel. Het komt nog te vaak voor dat een snelheidslimiet niet in overeenstemming is

met het weg- en verkeersbeeld en daardoor voor veel weggebruikers niet geloofwaardig is. Een ongeloofwaardige limiet heeft niet alleen invloed op het snelheidsgedrag op die specifieke weg, maar zou ook het vertrouwen in snelheidslimieten in het algemeen kunnen ondermijnen en daarmee de naleving ervan. Uiteraard mag een geloofwaardige limiet niet ten koste gaan van de veiligheid.

### **Wegkenmerken bepalen de geloofwaardigheid**

Op dit moment zijn de meeste limieten nog statisch en wordt de geloofwaardigheid van een limiet bepaald door statische kenmerken van de weg. Uit verschillende onderzoeken van de SWOV is gebleken dat er aanwijsbare kenmerken van de weg en de directe omgeving zijn die de geloofwaardigheid van een limiet beïnvloeden. Het gaat dan bijvoorbeeld om de breedte van de weg, de bochtigheid en de 'openheid' van de omgeving. Weliswaar verschillen automobilisten in hun oordeel welke limiet geloofwaardig is voor een bepaalde verkeerssituatie, maar de kenmerken die van invloed zijn, zijn voor alle automobilisten vrijwel hetzelfde. Door de wegkenmerken goed af te stemmen op het gewenste, veilige snelheidsgedrag en de bijbehorende limiet, is het dus mogelijk om limieten geloofwaardiger te maken. Samen met enkele regionale partners is de SWOV op dit moment bezig dit principe uit te werken in een concreet beslissingsondersteunend instrument voor wegbeheerders (zie ook SWOV-schrift 113 van februari 2008).

### **Dynamische kenmerken, dynamische limieten**

Naast statische kenmerken van de weg en de wegomgeving, zijn echter ook dynamische kenmerken van belang voor de geloofwaardigheid van een limiet. Tijdens spitsuren met druk verkeer, tijdens een hevige regenbui, bij mist, et cetera, is het logisch dat er minder hard gereden mag worden dan op tijdstippen dat er weinig verkeer is en goed zicht. De huidige technologie maakt het mogelijk de snelheidslimieten op autosnelwegen aan te passen als de omstandigheden daarom vragen: dynamische limieten. Lagere snelheden bij ongunstige weers- en verkeersomstandigheden zijn uiteraard goed voor de veiligheid. Het feit dat de limieten in die omstandigheden omlaag gaan zal daarnaast de geloofwaardigheid van die limiet en van limieten in het algemeen vergroten, zo is de verwach-

## **Fred Wegman benoemd tot hoogleraar**

SWOV's directeur-bestuurder Fred Wegman is benoemd tot hoogleraar Verkeersveiligheid aan de faculteit Civiele Techniek en Geowetenschappen van de Technische Universiteit Delft. Fred Wegman blijft directeur-bestuurder bij de SWOV en zal een dag per week bij de TU Delft werken. ◀▶

door Fred Wegman (Directeur SWOV)



COLUMN

## **Kan het nog veiliger?**

Afgelopen week bepleitte de minister van Verkeer en Waterstaat Camiel Eurlings in een debat met de Tweede Kamer dat hij heel graag begeleid rijden voor beginnende automobilisten zou willen invoeren. De Kamer steunde hem daarin. Maar afgezien van het feit dat deze maatregel effectief lijkt te kunnen zijn bij het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers, verzuchtte de Minister dat hij ook niet wist wat nog meer te doen om de relatief hoge risico's verder terug te dringen. Heeft hij daarin gelijk?

**Ik vind van niet. Het is zeker niet zo dat we daarna klaar zouden zijn en eenvoudigweg niet anders kunnen doen dan het aantal slachtoffers accepteren. De SWOV heeft daarbij al eerder aangegeven dat in het buitenland nog andere effectieve maatregelen zijn genomen: een nachtelijk rijverbod en een beperking om met passagiers in dezelfde leeftijdsgroep te rijden. Klaarblijkelijk vergeten de chauffeurs (jongens vaak) wat ze tijdens de rijlessen hebben en straks bij het begeleid rijden zullen hebben geleerd, en hebben passagiers een negatieve invloed op het rijden. Meer passagiers, flink hogere risico's.**

**Natuurlijk beperken die maatregelen de individuele vrijheid en je moet een goed argument hebben om dat te willen. Maar om nu te zeggen dat er niets meer mogelijk is, gaat te ver. In het recente Strategisch Plan Verkeersveiligheid is als uitgangspunt gekozen de individuele vrijheid niet verder te beperken. Behalve als het erom gaat de rotte appels uit de mand te halen, zoals de minister dat dan zegt. Rotten appels hebben het er zelf naar gemaakt, en die moeten niet zeuren.**

**Het verder beperken van individuele vrijheid wordt disproportioneel genoemd, een woord dat opeens buitengewoon populair is geworden om een politieke afweging te kleuren. Disproportioneel ten opzichte van wat? Een verkeersslachtoffer dat door roekeloos gedrag van een beginnende bestuurder te betreuren viel? Disproportioneel ten opzichte van de maatschappelijk kosten van een ongeval?**

**Het gebruik van het woord disproportioneel is bedoeld om een legitieme politieke afweging duidelijk te maken: de individuele vrijheid acht ik onder een bepaalde omstandigheid van groter gewicht dan de mogelijke gevolgen van die vrijheid, bijvoorbeeld in termen van verkeersslachtoffers. Een moeilijk woord, voor een eenvoudige afweging.**

**Zou het nationaliseren van banken ook niet disproportioneel genoemd zijn, een tijdje terug?**

ting. Belangrijk is wel dat in elk geval redenen die niet direct zichtbaar zijn (bijvoorbeeld een ongeval enkele kilometers verderop of de luchtkwaliteit) maar wel om een lagere snelheid vragen, duidelijk worden aangegeven. Bij de huidige proeven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt dit gedaan via pictogrammen boven de weg.

### **Dynamische limieten overal en altijd**

Volgens de SWOV zou onderzocht moeten worden of we kunnen komen tot een compleet dynamisch limietenstelsel in Nederland, dus niet alleen op autosnelwegen maar ook op het onderliggende wegennet. Dit zal dan gerealiseerd moeten worden door in het voertuig aan te geven welke limiet op die plaats en op dat moment geldt. Voor dat dit gerealiseerd kan worden, zijn er niet alleen

nog allerlei technische ontwikkelingen nodig, maar zijn er bovendien nog enkele cruciale inhoudelijke vragen te beantwoorden. Eén van de belangrijkste vragen is met welke snelheidslimiet onder welke omstandigheden een acceptabel veiligheidsniveau wordt gerealiseerd. Een andere vraag is hoe frequent men een limiet kan wijzigen. Het ontwikkelen van deze kennis is een belangrijke uitdaging voor het verkeersveiligheidsonderzoek in de komende jaren. ◀▶

*Meer informatie over de rol van geloofwaardige limieten en dynamische limieten is te vinden in de factsheets 'Maatregelen voor snelheidsbeheersing' en 'Veilige en geloofwaardige snelheidslimieten' en in rapport R-2004-12 eveneens getiteld 'Veilige en geloofwaardige snelheidslimieten'.*



# Mogelijk stilstand in ontwikkeling verkeersveiligheid

**Het aantal verkeersslachtoffers vertoont de laatste decennia een dalende trend. Een opmerkelijke en plotselinge daling trad op in 2004. In de jaren 2005, 2006 en 2007 is het aantal verkeersdoden licht gedaald om in 2007 uit te komen op 791. De meest recente cijfers over alcoholgebruik, gordelgebruik, door rood licht rijden en rijsnelheid laten, na een gunstige periode 2000-2006, in 2007 echter geen verdere verbetering zien.**

Op basis van informatie van het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie (BVOM) stelt de SWOV vast dat handavingsinspanningen door de politie in 2007 niet verder zijn toegenomen, zoals de laatste jaren het geval was, maar constant zijn gebleven en misschien zelfs zijn teruggelopen. De SWOV veronderstelt dat de minder gunstige ontwikkelingen in verkeersgedrag hiermee samenhangen. Alleen het alcohol-

toezicht is in 2007 wel verder toegenomen. De SWOV signaleert dit in het eind vorig jaar verschenen rapport *Verkeersveiligheid in 2007: is stilstand achteruitgang?* en wil daarmee attenderen op een mogelijke stilstand in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid. Het rapport bevat verder een schat aan gegevens op het gebied van aantallen verkeersdoden, risico's van verschillende verkeerswijzen en leeftijdsgroepen, en verkeersgedragingen.

## Ongevallenrisico en gedrag

In 2005, 2006 en 2007 is het risico verder afgenomen, in het bijzonder onder auto-inzittenden. Het risico voor voetgangers, brom- en snorfietsers en motorrijders is in 2007 echter iets hoger dan in voorgaande jaren. Deze ontwikkelingen zijn niet precies te verklaren maar zijn het resultaat van veranderingen in onder meer mobiliteit, verkeersgedrag, voertuigveiligheid, veiligheid van infrastructuur, handhaving en andere factoren.

Wanneer we kijken naar een aantal voor verkeersveiligheid relevante gedragingen zien we echter de in voorgaande jaren gerealiseerde verbetering niet gecontinueerd. Dit geldt voor alcoholgebruik, gordelgebruik, roodlichtdiscipline en rijsnelheid op enkele wegtypen.

## Extra energie voor uitvoering veiligheidsbeleid

De relatief gunstige ontwikkelingen sinds 2004 op het gebied van het aantal verkeersdoden hebben de aanzet gegeven tot een aangescherpte beleidsdoelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020. Om deze nieuwe, ambitieuzere doelstelling te halen, is het nodig dat aanvullende maatregelen worden uitgevoerd. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat biedt hiervoor verschillende handvatten.

## Infrastructuur en handhaving

Ook het SWOV-rapport *Verkeersveiligheid in 2007: is stilstand achteruitgang?* komt met aanbevelingen. De terreinen infrastructuur en handhaving nemen hierbij een belangrijke plaats in. Op het gebied van infrastructuur is het helaas nog niet mogelijk vast te stellen in welke mate investeringen hebben bijgedragen aan de ontwikkelingen van de verkeersveiligheid omdat de benodigde informatie ontbreekt. De SWOV benadrukt het belang van goede informatie op dit punt en steunt het voornemen van de minister om de effecten van maatregelen in kaart te brengen. Wat de verkeershandhaving betreft, beveelt de SWOV aan het huidige niveau minimaal te handhaven en te werken aan een verhoging van de effectiviteit en efficiëntie. ◀▶

*Het rapport R-2008-12 'Verkeersveiligheid in 2007: is stilstand achteruitgang?' is te vinden op [www.swov.nl](http://www.swov.nl) onder publicaties. Er is ook een afzonderlijk uitgegeven samenvatting beschikbaar.*



## SWOV gestart met pilotstudie diepteonderzoek verkeersongevallen

De SWOV is op 1 november 2008 een driejarige pilotstudie diepteonderzoek gestart. Aan de hand van enkele diepteonderzoeken wordt nagegaan welke meerwaarde dit type onderzoek heeft voor het verwerven van meer kennis over verkeersveiligheid en voor het verkeersveiligheidsbeleid. Voor de uitvoering van de pilot verleent het ministerie van Verkeer en Waterstaat extra subsidie aan de SWOV. Een belangrijk uitgangspunt van SWOV-dieptestudies is dat ze steeds gericht zijn op een specifiek type verkeersongeval. Bij elke dieptestudie gaat een multidisciplinair onderzoeksteam na welke

factoren hebben bijgedragen aan het ontstaan en de afloop van dat type ongevallen. Daarbij wordt expliciet aandacht besteed aan het verloop van het ongevalsproces: welke verkeersdeelnemers waren bij het ongeval betrokken, waar kwamen ze vandaan, waar gingen ze naartoe, wat zagen ze en wat hebben ze vervolgens gedaan, hoe reageerden anderen hierop, en welke rollen vervulden hun voertuigen en de wegomgeving hierin. Aan de hand van die informatie wordt vervolgens nagegaan waar en op welke momenten het vermoedelijk fout is gegaan, waarom het fout is

gegaan, hoe dit in de toekomst voorkomen kan worden en hoe de ernst van de afloop kan worden beperkt. Dit geeft aanknopingspunten voor maatregelen waarmee vergelijkbare ongevallen in de toekomst kunnen worden voorkomen of waarmee de letselernst van deze ongevallen kan worden teruggedrongen.

Het SWOV-onderzoeksteam zal medio 2009 operationeel zijn. In de eerste maanden van de pilot wordt de organisatie opgestart en worden de benodigde afspraken gemaakt met meldkamers, politie, ambulancediensten en ziekenhuizen. ◀▶

# Verkeersveiligheidskennis en beleidsvorming: goede communicatie eerste vereiste

**Goede, duidelijke communicatie tussen onderzoekers en beleidsmakers over verwachtingen, wensen, mogelijkheden en beperkingen van onderzoek kan het gebruik van verkeersveiligheidskennis bij beleidsvorming stimuleren en daarmee bijdragen aan een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Dit is een van de conclusies in een SWOV-onderzoek naar dit onderwerp.**

Wanneer er wetenschappelijke kennis bestaat over verkeersveiligheid wordt deze kennis niet altijd gebruikt door beleidsmakers. De SWOV heeft een inventarisatie uitgevoerd om de redenen voor gebruik en niet-gebruik te achterhalen.

## Gebruik van kennis

Met behulp van interviews met beleidsmedewerkers en wegontwerpers van twaalf provincies heeft de SWOV onderzocht welke informatie men gebruikt bij de aanleg van infrastructuurle verkeersveiligheidsmaatregelen op provinciale 80km/uur-wegen, en op welke manier men deze gebruikt.

Het komt regelmatig voor dat provincies maatregelen nemen waarvan ze de effecten (en in mindere mate de kosten) niet goed kennen. Ongeveer de helft van de geïnterviewden zegt een beeld te hebben van de kosten en effecten van verkeersveiligheidsmaatregelen op 80km/uur-wegen. Van de kosten hebben ze een beter beeld dan van de effecten. Tweederde van de geïnterviewden geeft aan dat kosten- en effecteninformatie op enigerlei wijze een rol speelt in de besluitvorming, ook als men geen volledig beeld heeft van kosten en effecten.

De meeste provincies ontleen de kennis van effecten van maatregelen aan eigen ongevallen-

studies. In veel mindere mate maakt men gebruik van kennis van buiten de eigen organisatie. Volgens de geïnterviewden is dit onder meer te wijten aan een gebrek aan aansluiting van wetenschappelijke kennis bij de eigen kennisbehoefte of bij het eigen provinciale beleid, aan de soms slechte toepasbaarheid van de wetenschappelijke kennis, en aan de politieke gevoeligheid van sommige onderwerpen.

## Gebruik

Bestudering van verschillende theorieën maakte duidelijk dat onderzoek zelden rechtstreeks wordt gebruikt bij beleidsvorming. Kennis uit wetenschappelijk onderzoek wordt op drie verschillende manieren gebruikt: als leverancier van data, als leverancier van ideeën of als leverancier van ammunities.

Als leverancier van data levert de wetenschap onderzoeksgegevens aan die door de beleidsmakers worden gebruikt bij het nemen van concrete, vaak kleinschalige beslissingen. Dit kennisgebruik vindt voornamelijk plaats als onderbouwing van reeds gemaakte plannen van beleidsmakers.

Als leverancier van ideeën kan kennis de beleidsagenda beïnvloeden en een bijdrage leveren aan het verhelderen van nog onopgeloste beleidsproblemen. Een voorbeeld is de introductie van de Duurzaam Veilig-visie.

Als ammunitiesleverancier, ten slotte, in het beleidsproces wordt kennis uit wetenschappelijk onderzoek door beleidsmakers gebruikt om de eigen standpunten te legitimeren en anderen daarvan te overtuigen.

## Belemmerende factoren

Wetenschappers op het brede terrein van kennisgebruik wijten niet-gebruik van kennis vaak aan het verschil in cultuur tussen wetenschap

en beleid. Er zijn verschillende factoren die het gebruik van kennis door beleidsmakers in de weg kunnen staan. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld de kwaliteit van het onderzoek, de leesbaarheid van de presentatie en de houding en de behoefte van de kennisgebruiker. Ook moet de kennis aansluiten bij het soort probleem waarmee beleidsmakers zich geconfronteerd zien: bij gestructureerde problemen wordt kennis op een routinematige manier gebruikt, bij slecht gestructureerde problemen kan kennis gebruikt worden als onderdeel van het politieke spel. Tot slot kan de aard van het besluitvormingsproces zelf van invloed zijn op het kennisgebruik. Daarbij kan gedacht worden aan de centraliteit van de besluitvorming, het aantal betrokken partijen en de politieke gevoeligheid.

## Afstemming

Het feit dat wetenschappelijke kennis niet altijd gebruikt wordt is deels te wijten aan de verschillende werelden van beleid en wetenschap. Voor zowel beleidsmakers als onderzoekers is het dan ook zinvol om duidelijk met elkaar te communiceren over de verwachtingen, wensen, mogelijkheden en beperkingen van onderzoek. Onderwerpen die goed moeten worden afgestemd tussen onderzoeker en beleidsmaker zouden kunnen zijn de vraag waarop het onderzoek antwoord moet geven, de manier waarop de resultaten gebruikt zullen worden en de presentatievormen die daarbij passen, het moment waarop resultaten beschikbaar moeten zijn en de consequenties van vertraging voor de besluitvorming. Daarnaast moeten afspraken worden gemaakt over een vorm van kwaliteitscontrole, met name als de opdrachtgever de kwaliteit moeilijk zelf kan controleren. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een externe deskundige of commissie. Tenslotte is het belangrijk af te spreken hoe de opdrachtgever tijdens het onderzoek betrokken is zodat hij eventueel kan bijsturen. ◀▶

*Het rapport 'Gebruik van kennis in besluitvormingsprocessen van provincies' (R-2009-3) en de factsheet 'Gebruik van verkeersveiligheidskennis door beleidsmakers' gaan dieper in op deze materie. Het rapport 'Gebruik van informatie bij besluitvorming over verkeersveiligheidsmaatregelen; Onderzoek in twaalf provincies' (R-2008-13), bevat de interview-studie. Alle publicaties zijn beschikbaar op de SWOV-website onder Onderzoek.*

## Workshop voor de regio 23 april 2009

De SWOV organiseert een workshop *Verkeersveiligheidsbeleid onderbouwen met wetenschappelijke kennis; Methoden en instrumenten*. Het doel van de workshop is een open kennisuitwisseling over nut, noodzaak, behoeften, mogelijkheden en benodigdheden van methoden en instrumenten om (regionaal) verkeersveiligheidsbeleid te onderbouwen met wetenschappelijke kennis. De door de SWOV ontwikkelde VVR-methode wordt hierbij als startpunt genomen. De volgende onderwerpen komen aan de orde:

- Verduidelijken van het beeld van wederzijdse verwachtingen;

- Uitwisselen van informatie over beschikbare methoden en instrumenten (software);
- Leren van elkaar over beproefde methoden;
- Concrete aanknopingspunten voor acties (eventuele samenwerking);
- Laaghangend/hooghangend fruit;
- Kweken van nieuw elan.

De workshop is met name bestemd voor beleidsmakers, adviesbureaus en onderzoeksinstellingen.

*Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de SWOV: Tineke Togni via e-mail [tigneke.togni@swov.nl](mailto:tigneke.togni@swov.nl) of telefonisch 070-3173330.*

# De SWOV gaat nog actiever de regio in!

**Decentrale overheden zijn onmisbaar bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarom vindt de SWOV de contacten met de regio erg belangrijk. In 2007 is de SWOV gestart met een speciaal onderzoeksprogramma voor de regio. Dit jaar zal de SWOV de regio nog actiever benaderen om kennis en informatie te verzamelen.**

Het doel van het onderzoeksprogramma voor de regio is om de regio te ondersteunen bij het verbeteren van de verkeersveiligheid op basis van kennis uit wetenschappelijk onderzoek. Om dit zo effectief mogelijk te kunnen doen, heeft de SWOV informatie nodig uit de regio. Deze informatie uit de regio wordt overigens ook gebruikt om het landelijke verkeersveiligheidsbeleid te ondersteunen. Daarom werkt de SWOV graag samen met verschillende decentrale overheden. Op dit moment speelt een aantal ontwikkelingen waardoor de SWOV actiever contact zoekt met verschillende regionale overheden. Dit artikel introduceert een viertal projecten waarvoor dit het geval is.

## Regionale inventarisatie

Na twee jaar ervaring te hebben opgedaan met het 'programma voor de regio', wil de SWOV graag actiever de regio in trekken. Dit heeft tot doel om meer praktisch inzicht te verwerken in wat er precies speelt in de regio. Zo kan de SWOV haar kennis en onderzoek nog beter afstemmen op het regionale verkeersveiligheidsbeleid. Daarnaast is het de bedoeling om beter zicht te krijgen op vragen die leven in de regio en gegevens die de regio beschikbaar heeft. Dit kan leiden tot betere kennisverspreiding en beter en nieuw onderzoek met en voor de regio. Het project start in het eerste kwartaal van 2009 met een oriëntatiefase die wordt gevolgd door een aantal werkbezoeken. Medio 2009 wil de SWOV kijken welke nieuwe inzichten deze inventarisatie heeft opgeleverd en tot welke nieuwe activiteiten en accenten dit kan leiden.

## Financiering en beleidscontext

In dit project onderzoekt de SWOV hoeveel geld decentrale overheden aan verkeersveiligheid besteden en of dat in de afgelopen jaren is toe- of afgenomen. Daarbij wordt ook gekeken hoe decentrale overheden afwegingen maken voor een verdere verhoging van de effectiviteit en efficiëntie van de besteding van gelden. De SWOV wil kijken of op basis van dit onderzoek nog aanbevelingen voor een efficiënte besteding van gelden zijn te doen. Daarnaast kunnen mogelijk goede ervaringen uitgewisseld worden. Begin 2009 zal met een klein aantal decentrale overheden een pilot worden uitgevoerd. Dit moet eind 2009 leiden tot een goede basis voor een grootschaliger onderzoek.



## Verkeersveiligheidsbalans

Eens in de vier jaar maakt de SWOV een uitgebreide analyse van de ontwikkelingen in de verkeersveiligheid: de verkeersveiligheidsbalans. De balans die dit najaar gereed zal komen heeft een specifiek thema: Duurzaam Veilig 1998-2007. De SWOV wil laten zien welke verkeersveiligheids-winsten inmiddels geboekt zijn dankzij de implementatie van onder andere infrastructurele maatregelen. Om een goed beeld te krijgen van alle genomen maatregelen wordt op dit moment een enquête gehouden onder alle decentrale wegbeheerders.

## Kwaliteitszorg

De SWOV wil graag samen met decentrale wegbeheerders onderzoeken welke instrumenten voor kwaliteitsborging van het beheer en onderhoud van wegen mee kunnen helpen aan een verdere verbetering van de verkeersveiligheid. In het project *Kwaliteitszorg* wil de SWOV daarom samen

met wegbeheerders een systeem voor kwaliteitszorg ontwikkelen. In 2009 wil de SWOV twee demonstratieprojecten uitvoeren, waarbij zoveel mogelijk aangesloten wordt op bestaande initiatieven van decentrale wegbeheerders en de implementatie van de recente EU Richtlijn over het veiligheidsbeheer van wegeninfrastructuur.

## Medewerking

Voor het slagen van deze projecten is medewerking van decentrale overheden essentieel. Informatie uit de regio maakt het beter mogelijk om verkeersveiligheidseffecten van genomen maatregelen in te schatten, om aanbevelingen te kunnen doen die beter aansluiten bij de regionale context en om methoden en instrumenten te ontwikkelen die de regio kunnen helpen bij het uitvoeren van hun verkeersveiligheidsbeleid. Uiteindelijk komt dit de verkeersveiligheid ten goede en daar heeft iedereen baat bij. ◀▶

## ITMA 21st World Congress in Den Haag

ITMA (de International Traffic Medicine Association) organiseert internationale congressen over alle gebieden van medisch onderzoek gericht op verkeersveiligheid. Het 21ste internationale congres zal van 26 t/m 29 april 2009 worden gehouden in het Museum voor Communicatie in Den Haag, met als thema: "Veilige Mobiliteit voor Jong en Oud". Het brede scala van onderwerpen betreft ondermeer: *Neurologische en leeftijdsgereleerde aandoeningen, Rijsimulatoren in medisch onderzoek en revalidatie, Hersenontwikkeling van adolescenten en Registratiesystemen voor ongevallen en letsel*. SWOV-onderzoeker Divera Twisk is betrokken bij de organisatie van het congres.

Het ITMA congres is interessant voor een brede kring professionals die betrokken is bij de medische, gedragskundige en technische aspecten van verkeersveiligheid en de revalidatie van verkeersdeelnemers. Hiertoe behoren medici, psychologen, ergotherapeuten, technici, beleidsmakers en vele anderen. Er is een speciaal congres-tarief voor deelname voor een dag. ◀▶

*Meer informatie is beschikbaar op de ITMA website [www.trafficmedicine.org](http://www.trafficmedicine.org). Hier kunt u ook informatie vinden over de aanmeldingsprocedure.*



## Nut en noodzaak van verkeersborden

Verkeersborden en -tekens zijn vooral bedoeld om verkeersdeelnemers te informeren over hoe zij geacht worden zich te gedragen en hen te waarschuwen voor mogelijke gevaren. Een steeds weer terugkomende vraag is of er soms niet een overdaad aan borden is, waardoor de bestuurder door de bomen het bos niet meer ziet. Maar een vervolgvraag is in welke mate de veiligheid in het geding komt als borden deels of zelfs helemaal zouden verdwijnen.

Uit onderzoek blijkt dat een automobilist slechts 10 tot 20% van de verkeersborden die hij passeert, spontaan opmerkt. Dat wekt de indruk dat verkeersborden maar weinig kunnen bijdragen aan de veiligheid op de weg. Toch zijn aanwijzingen noodzakelijk voor de verkeersveiligheid - dat geldt althans voor belangrijke verkeersregels zoals snelheidslimiet, open- of geslotenverklaring, rijrichting, plaats op de weg en voorrang. Deze aanwijzingen zijn cruciaal voor het voorkomen van gevaarlijke situaties en er moet alles aan gedaan worden om de betreffende boodschap over te

brengen aan alle weggebruikers.

Op dit moment zijn verkeersborden en markeringen hierbij belangrijke hulpmiddelen. Echter, indien in een bepaalde wegsituatie te veel borden staan geplaatst, vallen de borden die echt moeten worden gezien minder goed op. Een sanering van overbodige borden is dan wenselijk. Ook zou meer onderscheid tussen belangrijke en minder belangrijke borden kunnen worden gemaakt door hun opvallendheid te variëren. Het is wel nodig eerst uit te zoeken in welke mate er in Nederland sprake is van een overdaad aan borden en bij hoeveel en bij welk type ongevallen dit bijdraagt aan het ontstaan van een ongeval. Eveneens is het nodig te zoeken of het mogelijk is verkeersborden te verwijderen en onder welke omstandigheden. De SWOV raadt af aanpassingen zonder nader onderzoek uit te voeren, omdat het niet denkbeeldig is dat het weghalen van belangrijke verkeersborden tot meer ongevallen en slachtoffers zal leiden. ◀▶



## Symposium over effectieve verkeersveiligheidscampagnes

Op 4 juni organiseren de SWOV, het KpVV, het Ministerie van Verkeer & Waterstaat en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) in Rotterdam het Vlaams-Nederlands symposium: Effectief campagne voeren, hoe bereik je dat?; Antwoorden voor de verkeersveiligheidspraktijk. Naar aanleiding van de resultaten van het Europese onderzoeksproject CAST (Cam-

paigns and Awareness-raising Strategies in Traffic safety) zullen op dit symposium nieuwe inzichten over gedragsbeïnvloeding op inspirerende en praktische wijze worden vertaald naar de vormgeving en evaluatie van verkeersveiligheids campagnes. ◀▶

Meer informatie vindt u op [www.swov.nl](http://www.swov.nl).

## 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.

**Eindredactie:** Hansje Weijer  
**Redactie:** Ingrid van Schagen  
Hansje Weijer  
**Redactiecommissie:** Maura Houtenbos  
Han Tonnon  
Paul Wesemann  
**Foto's:** Peter de Graaff  
Paul Voorham  
**Realisatie:** SLEE Communicatie,  
[www.slee.nl](http://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](mailto:info@swov.nl)  
I [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

Overname van teksten uit dit blad is toegestaan met bronvermelding. Ze zijn ook te vinden op onze website: [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

ISSN: 1380-7021

**Bezoek ook onze website**  
[www.swov.nl](http://www.swov.nl)

De SWOV-website biedt een veelheid van informatie over de SWOV en over verschillende verkeersveiligheidsaspecten. 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

**Er verschijnen regelmatig nieuwe SWOV-factsheets over verkeersveiligheids-onderwerpen die extra aandacht verdienen. Daarnaast worden bestaande factsheets regelmatig aangepast aan de meest recente informatie en aangevuld met nieuwe inzichten.**

## **Gebruik van verkeersveiligheidskennis**

De factsheet *Gebruik van verkeersveiligheidskennis door beleidsmakers* definieert allereerst het begrip kennisgebruik en inventariseert de verschillende manieren waarop kennis wordt gebruikt. De verschillende factoren die het kennisgebruik in het besluitvormingsproces in positieve of negatieve zin beïnvloeden komen aan de orde. Het artikel *Verkeersveiligheidskennis en beleidsvorming* op pag. 5 gaat uitgebreid in op het onderzoek dat ten grondslag ligt aan deze factsheet en op de relatie met verkeersveiligheid.

## **Navigatiesystemen**

Een vijfde tot een kwart van de automobilisten bezit inmiddels een navigatiesysteem; dit aandeel neemt nog steeds toe. Een navigatiesysteem is



in de eerste plaats een individueel hulpmiddel dat de gebruiker helpt zijn bestemming te bereiken via de snelste en kortste route. Maar een navigatiesysteem heeft ook negatieve verkeersveiligheidseffecten. De factsheet *Veiligheidseffecten van navigatiesystemen* gaat in op de voors en tegens van het gebruik van navigatiesystemen en doet aanbevelingen om de negatieve veiligheidseffecten te beperken.

## **Motorrijders**

Door gebrek aan bescherming zijn de gevolgen van een motorfietsongeval vaak ernstig voor de

bestuurder en zijn passagier. Het risico, per afgelegde kilometer, om bij een verkeersongeval te overlijden, is 25 maal zo groot voor motorrijders als voor inzittenden van personenauto's; het risico om in het ziekenhuis te belanden 20 maal. De factsheet *Motorrijders* bespreekt de oorzaken die aan motorfietsongevallen ten grondslag liggen en doet aanbevelingen voor maatregelen die het aantal ongevallen kunnen doen afnemen.

## **Straffen in het verkeer**

Overtreders in het verkeer worden op verschillende manieren bestraft: met geldboetes, (tijdelijke) intrekking van het rijbewijs, inbeslagname van het voertuig, strafpunten, het moeten volgen van een rehabilitatieprogramma, gevangenisstraf of taakstraffen. De factsheet *Straffen in het verkeer* bespreekt het doel en de effectiviteit van straffen, en doet aanbevelingen voor de meest effectieve manier van gedragsbeïnvloeding van overtredders om zo verkeersovertradingen zoveel mogelijk te voorkomen.

*Alle factsheets zijn beschikbaar op de SWOV-website [www.swov.nl](http://www.swov.nl) onder Onderzoek.*

# Publicaties

**Hieronder treft u een selectie aan van rapporten en factsheets die onlangs bij de SWOV zijn verschenen. De publicaties zijn te bestellen bij de SWOV of te downloaden via de website. Bij toezending van de rapporten ontvangt u een factuur met een acceptgirokaart ter vergoeding van druk- en verzendkosten.**

Op [www.swov.nl](http://www.swov.nl) staan de gegevens van al onze publicaties die sinds de oprichting van de SWOV in 1962 zijn verschenen. De SWOV-rapporten vanaf het publicatiejaar 2000 zijn gratis te downloaden. Factsheets zijn ook op de website te vinden onder Onderzoek.

## **De verkeersveiligheid in 2007: is stilstand achteruitgang? Analyse van ongevallen, mobiliteit, gedrag en beleid**

W.A.M. Weijermars, Ch. Goldenbeld, N.M. Bos & F.D. Bijleveld. R-2008-12. 112 + 23 blz. € 20,-  
In dit rapport worden de ontwikkelingen in de aantallen verkeersdoden en ziekenhuisgewonden bekeken voor verschillende groepen verkeersdeelnemers, locaties, tijdstippen en voor combinaties van deze kenmerken. In de eerste plaats is onderzocht of zich in 2004 een statistisch significante trendbreuk heeft voorgedaan. Daarnaast is het aantal slachtoffers in 2007 vergeleken met het gemiddelde aantal slachtoffers in de periode

2004-2006. Voor de verklaring van het verloop in deze aantallen slachtoffers zijn ontwikkelingen in mobiliteit, in onveilig gedrag en in veiligheidsbeleid beschouwd. Tot slot zijn de ontwikkelingen in een breder perspectief geplaatst: dat van internationale ontwikkelingen en (inter)nationale beleidsdoelstellingen.

## **Gebruik van informatie bij besluitvorming over verkeersveiligheidsmaatregelen; Onderzoek in twaalf provincies**

C.A. Bax & H.M. Jagtman. R-2008-13. 40+ 11 blz. € 11,25  
Kennis over verkeersveiligheid uit wetenschappelijk onderzoek kan in het beleidsproces beter gebruikt worden dan tot nu toe gebeurt. Dit rapport doet verslag van een vragenlijstonderzoek onder beleidsmedewerkers en wegontwerpers van de twaalf provincies. Hierin is bekeken welke informatie provincies gebruiken, en op welke manier ze deze informatie gebruiken bij besluitvorming over infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen op 80km/uur-wegen.

## **Beleving van verkeersonveiligheid; Een probleemverkenning over subjectieve veiligheid**

W.P. Vlakveld, Ch. Goldenbeld & D.A.M. Twisk. R-2008-15. 91 blz. € 15,-  
Wanneer mensen veilig zijn, wil dat nog niet zeggen dat ze zich ook veilig voelen. Dit rapport vermeldt wat in de literatuur is gevonden over subjectieve verkeersonveiligheid, dat wil zeggen de onveiligheid zoals deze wordt ervaren tijdens verkeersdeelname en de zorg over verkeersonveiligheid die men heeft wanneer men niet aan het verkeer deelneemt. Ook wordt ingegaan op de invloed die subjectieve veiligheid heeft op het verkeersgedrag, op de acceptatie en naleving van maatregelen en op de prioritering van beleidsmaatregelen. Daarnaast wordt kort geschetst hoe het denken over subjectieve veiligheid zich in de afgelopen decennia in Nederland ontwikkeld heeft.

## **Factsheets:**

- Gebruik van verkeersveiligheidskennis door beleidsmakers
- Motorrijders
- Veiligheidseffecten van navigatiesystemen
- Straffen in het verkeer