

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

In dit nummer o.a.

- Ouders als leerkracht ①
- Fiets of auto: effecten voor de verkeersveiligheid ②
- Column: Verkeersveiligheid is te koop ③
- 5th International Fit to Drive Congress in Den Haag op 7 - 8 april 2011 ③
- Alcoholslot ter preventie van rijden onder invloed ④
- Handig: de RSS feed ④
- Rehabilitatiecursussen voor de verkeersdeelnemer als educatieve maatregel ⑤
- Nieuwe factsheets ⑤
- Sociale vergevingsgezindheid: meten en beïnvloeden ⑥
- Euro NCAP, een veiligheidsinstrument ⑦
- VVR-2009: hoeveel slachtoffers gaat u besparen? ⑧
- Publicaties ⑧



Ouders als leerkracht

Het aanleren van veilig gedrag in het verkeer vergt veel tijd, oefening in de praktijk en het goede voorbeeld van anderen. Ouders en verzorgers zijn de meest aangewezen personen om dit zogeheten informele leerproces van hun kinderen, met name van de jongsten, actief te ondersteunen. Deze bevinding is te lezen in het SWOV-rapport 'De rol van ouders in het informele leerproces van kinderen van 4 tot 12 jaar'.

Ouders zijn vaak degenen die hun jonge kind wegwijs maken in het verkeer, de vervoerswijze kiezen en een belangrijke voorbeeldrol vervullen. Daarbij gaat het niet alleen om de vaardigheden maar ook om goede gewoonten in het verkeer. Van de formele verkeerseducatie, dat wil zeggen educatieprojecten op scholen aan kinderen (en soms ook aan hun ouders) blijken de effecten vaak bescheiden te zijn. Dit is deels te wijten aan de beperkte tijd die scholen hiervoor beschikbaar hebben. De

SWOV adviseert daarom om meer aandacht te besteden aan het *informele* leerproces.

Vooraf de ouders

Juist omdat zij buiten de formele verkeerseducatie door overheden en scholen om gaat, is het lastig om voor informele verkeerseducatie beleid te formuleren en uit te voeren. Het is duidelijk dat de aanpak zich vooral zal moeten richten op de rol van ouders en de voorwaarden om hen die rol te

Vervolg op pagina 2

Redactioneel

Ditmaal vindt u artikelen over onder meer het alcoholslot, sociale vergevingsgezindheid en over rehabilitatiecursussen. Maar we beginnen dit nummer met een artikel over informele verkeerseducatie: de ouder als leerkracht.

“Verkeer is een belangrijke factor in de leefbaarheid van een gemeente”

Ad van Zelst, wethouder in Lisse (ZH);
ROV Magazine

QUOTE

kunnen laten vervullen. Om goed met hun kinderen te kunnen oefenen, hebben ouders bijvoorbeeld achtergrondinformatie nodig over de kennis, vaardigheden en beperkingen van hun kind, maar ook over hun verkeersomgeving, zoals de weginrichting van de schoolroute. Daarnaast moeten ouders niet alleen een actievare rol in de verkeerseducatie van hun kinderen *kunnen* gaan spelen; ze moeten het ook *willen*. Er dient daarom ook ingezet te worden op motivatie van de ouders. Tot slot is het ook belangrijk welk verkeersgedrag ouders zelf vertonen: zij zijn het immers die een belangrijke voorbeeldrol vervullen.

Informatie

Voor de nodige achtergrondinformatie kan een 'ontwikkelingsstoets' aan ouders en verzorgers worden aangeboden. Met deze toets kunnen ze zelf in kaart brengen aan welke oefeningen en vervoermiddelen hun kind wel en niet toe is. In die toets moet zo veel mogelijk informatie over ontwikkelingsstadia, vaardigheden en beperkingen van kinderen in het verkeer zijn verwerkt. Door een toets te gebruiken, wordt rekening gehouden met de grote individuele verschillen in de ontwikkeling van jonge kinderen. Om ouders de schoolroute te kunnen laten beoordelen, zou eenzelfde soort toetsinstrument ontwikkeld kunnen worden.

Motivatie

Regelmatig uiten scholen klachten over de verkeerssituatie rondom de school, vaak naar aan-

leiding van ouders die de situatie daar als onveilig beleven. Als de schoolomgeving niet aangepast wordt en als het gedrag van de weggebruikers in de buurt van de school niet anders wordt, dan kunnen gevoelens van verkeersonveiligheid worden aangegrepen om ouders op het hart te drukken hoe belangrijk het is dat zij met hun kinderen oefenen in het verkeer. Ze kunnen worden aangemoedigd om juist de schoolomgeving te gebruiken om hun kinderen wegwijz te maken in het verkeer. Daarnaast kan worden benadrukt dat verkeerseducatie een belangrijk onderdeel is van de algemene ontwikkeling van het kind. Met informele verkeerseducatie kunnen ouders de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van kinderen stimuleren.

Voorbeeldig gedrag

De rol van ouders bij informele verkeerseducatie vraagt veel van hen. Ze moeten zich niet alleen bewust zijn van de sterke en zwakke punten van het kind en hun eigen zwakheden in het verkeer om te voorkomen dat ingesleten fouten door het kind gekopieerd worden. Ouders dienen zich af te vragen of hun verkeersgedrag, dat voor hen vanzelfsprekend en automatisch is geworden, wel 'voorbeeldig' genoeg is.

Het beïnvloeden van automatisch verkeersgedrag vergt een speciale aanpak. Eén manier is om ouders met informatie te benaderen op een moment waarop hun routine al als vanzelf wordt doorbroken. Dit kan een verhuizing zijn, of de geboorte van een kind, maar ook een wegafsluiting. Voor een ongemerkte beïnvloeding van automatisch gedrag is het zogeheten 'primen' wel-

licht een mogelijkheid. Hierbij worden woorden of beelden aangeboden die mensen associëren met een bepaald concept, in dit geval het gewenste gedrag. Ook is het mogelijk om ouders het goede voorbeeld voor te houden en te benadrukken dat veel andere ouders dit gedrag al vertonen – bijvoorbeeld de kinderen te voet of met de fiets naar school brengen. Zo kan dit gedrag worden versterkt. Ten slotte kan de manier waarop een boodschap wordt geformuleerd veel effect hebben op het gedrag van de ontvangers. Al deze middelen kunnen worden ingezet om de voorbeeldrol van ouders op een positieve manier te beïnvloeden.

Behoeften

Er zijn nog enkele voorbereidende stappen nodig om de hiervoor beschreven inzichten te kunnen omzetten in beleid. Er moet bijvoorbeeld uitgezocht worden hoeveel ouders al weten over de mogelijkheden en gevaren van het verkeer in de schoolomgeving, en over de vaardigheden en beperkingen van (hun) kinderen. Ook moeten mogelijke partners (bijv. scholen, opvang, GGD) benaderd worden die een ondersteunende rol kunnen spelen bij het stimuleren van ouders in de rol van informele leerkracht. Vervolgens moet een pilotstudie onder een beperkt aantal ouders uitwijken of de aanpak kans van slagen heeft. ◀▶

Het SWOV-rapport R-2010-19 'De rol van ouders in het informele leerproces van kinderen van 4 tot 12 jaar; Een eerste verkenning' kan worden geraadpleegd en gedownload op www.swov.nl.

Fiets of auto: effecten voor de verkeersveiligheid

Als 10% van de afstanden korter dan 7,5 kilometer worden afgelegd met de fiets in plaats van met de auto zal dat naar verwachting leiden tot een toename van 4 tot 8 verkeersdoden en ongeveer 500 ernstig verkeersgewonden per jaar. Dit is de conclusie in het recent verschenen SWOV-rapport *The safety effect of exchanging car mobility for bicycle mobility*.

Automobilisten en fietsers

Fietsers, als kwetsbare verkeersdeelnemers, zijn minder beschermd in het verkeer dan autoinzittenden. Fietsers raken eerder gewond bij een ongeval, en als er een motorvoertuig bij betrokken is, lopen zij meer risico om te overlijden of gewond te raken. Daarnaast raken zij relatief vaak gewond bij ongevallen waar geen ander voertuig bij betrokken is: in Nederland vallen daarbij volgens de ziekenhuisregistratie jaarlijks 5000 ernstig gewonden. Er zijn nauwelijks dodelijke slachtoffers als gevolg van dit type ongevallen.

Voor automobilisten is de situatie anders: zij raken minder vaak ernstig gewond, maar er vallen onder hen jaarlijks 200 verkeersdoden bij ongevallen



waar geen andere verkeersdeelnemers betrokken zijn. Deze cijfers leiden tot de voor de hand liggende vraag wat het effect zou zijn als men vaker de fiets pakt in plaats van de auto. Omdat er zowel positieve als negatieve effecten zijn, is de invloed op de verkeersveiligheid van een verschuiving van autogebruik naar de fiets niet direct duidelijk.

Schatting

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) heeft onlangs onderzocht wat het betekent voor de volksgezondheid wanneer korte autoritten worden vervangen door fietsritten. Gekeken is naar de factoren lichamelijke beweging, milieu en verkeersveiligheid. De SWOV is gevraagd om het onderdeel verkeersveiligheid te becijferen.

De eerste ruwe SWOV-schatting van de te verwachten effecten wijst uit dat er over het geheel genomen geen verbetering van de verkeersveiligheid valt te verwachten. Als voor korte ritten (tot 7,5 km) de verschuiving van auto naar fiets voor alle leeftijdsgroepen 10% bedraagt, leidt dit volgens de berekeningen tot een toename van 4 tot 8 doden en ongeveer 500 ernstig verkeersgewonden per jaar.

Wanneer het verkeersveiligheidseffect wordt meegenomen in het totale gezondheidseffect, verwacht de RIVM-studie een netto positief effect op de volksgezondheid, wanneer korte autoritten worden vervangen door fietsritten. De lichamelijke beweging van zoveel fietsers blijkt namelijk gunstig voor de volksgezondheid. Geschat wordt dat de ziektelast na 1 jaar is afgenomen met maximaal 1,3% wanneer iedereen een extra dag per week op de fiets stapt en een halfuur langer fietst. De ziektelast is de hoeveelheid gezondheidsverlies in een populatie die wordt veroorzaakt door ziekten, uitgedrukt in DALY's ('Disability-Adjusted Life-Years').

Leeftijd en geslacht

Het verkeersveiligheidseffect van de verschuiving in mobiliteit verschilt naar leeftijd en geslacht. Onderzoek wijst uit dat een verschuiving van auto naar fietsgebruik leidt tot een vermindering van het aantal verkeersdoden onder jonge bestuurders (<35 jaar), maar juist tot een toename onder oudere bestuurders. Vooral voor oudere bestuurders is de auto dus veiliger dan de fiets. Bij de ernstig verkeersgewonden veroorzaakt de verschuiving voor vrijwel alle leeftijden een toename van het aantal slachtoffers. Mannen van 18 en 19 jaar oud vormen de uitzondering: voor hen is het veiliger om te fietsen dan auto te rijden. Verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers is geboden om de toename van het aantal ernstig verkeersgewonden te beperken. ◀▶

Het Engelstalige SWOV-rapport R-2010-18 'The safety effect of exchanging car mobility for bicycle mobility; Substituting a small number of short car trips with bicycle trips' kan worden geraadpleegd en gedownload op www.swov.nl.

door Fred Wegman (Directeur SWOV)

Verkeersveiligheid is te koop



COLUMN

Deze uitspraak hoorde ik het eerst van Erik Asmussen, de eerste directeur van de SWOV. Hij gebruikte deze uitspraak in discussies met Kamerleden om meer investeringen te bepleiten voor de bevordering van de verkeersveiligheid. Die uitspraak geldt nog steeds en er is een overweldigende evidentie in onderzoeksresultaten te vinden die steun geven aan deze uitspraak. Auto's zijn veel veiliger geworden omdat we er steeds meer veiligheid in hebben gestopt (autogordels en botsveilige voertuigen). Wegen zijn veel veiliger omdat we voortvarend fietspaden, rotondes en relatief veilige snelwegen hebben aangelegd. Het gedrag is veiliger geworden omdat er in verkeerstoetsing is geïnvesteerd, met en zonder bonnenquota. Verkeersveiligheid is te koop en we hebben de laatste decennia heel wat veiligheid gekocht. De resultaten zijn ernaar: een daling van het aantal doden met meer dan 75% in 40 jaar tijd. En het verkeer nam ook nog toe!

Nu gaat Nederland bezuinigen, althans de Nederlandse overheid. Bevorderen van de verkeersveiligheid zonder een investerende overheid is voor mij niet goed denkbaar. Economen spreken over een imperfecte markt bij verkeersveiligheid waardoor het wachten op private investeringen zinloos is. Waar, hoe en of precies bezuinigd gaat worden is nog niet helemaal duidelijk. Maar als ik zou beweren dat bevordering van de verkeersveiligheid buiten schot zou blijven bij bezuinigingen, dan zijn er vast mensen die me niet geloven. Laten we aannemen dat we minder gaan investeren in verkeersveiligheid: gemeenten en provincies krijgen kortingen, de Rijksoverheid gaat minder geld uitgeven. Als verkeersveiligheid niet buiten schot blijft, dan zullen effectieve investeringen achterwege blijven en dat zal dus betekenen dat we de gestelde doelen (maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020) niet of moeizamer zullen bereiken.

Bij mijn weten is er nog geen werkgroep in het leven geroepen die de consequenties van bezuinigingen op het al dan niet halen van verkeersveiligheidsdoelstellingen bekijkt. Sterker nog: in de Actieprogramma's Verkeersveiligheid worden geen euro's genoemd. Er wordt van uitgegaan dat die wel beschikbaar zullen komen. Als bezuinigingen nodig zijn, dan lijkt me dat je eerlijk moet aangeven of er minder verkeersveiligheid gekocht kan worden. En als dat het geval is, dan zullen doelstellingen moeten worden aangepast. Dat is omfloerste taal voor: meer verkeersslachtoffers accepteren. Of we zoeken een list. Werk aan de winkel voor Tom Poes dus. Maar niet net doen of bezuinigingen geen invloed hebben. We betalen daarvoor een prijs.

5th International Fit to Drive Congress in Den Haag op 7 - 8 april 2011

Onder het motto 'Reality and Vision - Common problems, European Solutions' wordt het 5de Fit to Drive congres op 7 en 8 april gehouden in Den Haag. Dit Europese congres over rijgeschiktheid en daarmee samenhangende onderwerpen is bedoeld voor onderzoekers en beleidsmakers. De TUV Duitsland organiseert dit congres in samenwerking met de SWOV, het CBR en een aantal wetenschappelijke organisaties en vakorganisaties.

Deelnemers uit verschillende Europese landen en EU instellingen zullen spreken over



een breed scala van onderwerpen, variërend van verkeersveiligheid voor kleuters tot het invoeren van startonderbrekers. ◀▶

Meer informatie over het programma, de locatie en hoe en waar u zich kunt inschrijven vindt u op de website www.fit-to-drive.com.

Alcoholslot ter preventie van rijden onder invloed

Een alcoholslot in je voertuig laten monteren om te voorkomen dat iemand met alcohol op ermee gaat rijden. De Tweede Kamer vindt dit een interessant idee en het voormalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat, nu Ministerie van Infrastructuur en Milieu, heeft de SWOV gevraagd uit te zoeken in welke mate alcoholsloten al preventief worden gebruikt en hoe overheden dit gebruik hebben gestimuleerd. De bevindingen zijn gepubliceerd in het SWOV-rapport 'Inventarisatie van het preventief gebruik van alcoholsloten in Europa, Noord-Amerika en Australië'.

Preventief gebruik van een alcoholslot gaat niet om een strafrechtelijke of bestuursrechtelijke maatregel tegen betrachte rijders onder invloed, maar om het gebruik van een alcoholslot vóórdat het tot een overtreding komt. Vrijwillige gebruikers van alcoholsloten kunnen particuliere autobezitters zijn, bijvoorbeeld omdat zij het zelf moeilijk vinden om alcoholgebruik en autorijden te scheiden. Maar het kan ook zijn dat zij hun auto uitlenen aan familieleden of derden, en willen voorkomen dat die met alcohol op achter het stuur gaan zitten. Naast deze particuliere toepassing van het alcoholslot is ook een preventieve toepassing mogelijk voor beroepschauffeurs, bijvoorbeeld in het openbaar vervoer, in taxi's of in vrachtwagens van transportbedrijven.

Ervaringen

De Europese Commissie heeft in 2004-2005 enkele kleinschalige, kwalitatieve experimenten laten uitvoeren met preventief gebruik van alcoholsloten in bussen en vrachtauto's en in auto's van alcoholafhankelijke bestuurders. Er zijn echter nog maar weinig landen die zelf het preventief alcoholslot hebben ingevoerd. Dit blijkt uit de reacties op een vragenlijst die de SWOV heeft uitgezet onder een twintigtal experts op het gebied van onderzoek en beleid rond de invoering van alcoholsloten in Europa, Noord-Amerika en Australië. Door de weinige ervaringen is niet wetenschappelijk te onderbouwen hoe het preventief alcoholslot het beste geïntroduceerd kan worden. Wel bieden de beperkte ervaringen in het buitenland een basis voor enkele overwegingen bij besluitvorming over een eventuele invoering in Nederland.

Beroepsvervoer

Het valt te overwegen om alcoholsloten wettelijk verplicht te stellen in het vervoer van schoolkinderen en gehandicapten, vanwege de kwetsbaarheid en afhankelijkheid van deze groepen. Met het oog op het draagvlak hiervoor, kan een dergelijke verplichting waarschijnlijk het beste gebeuren nadat een alcoholslotprogramma voor overtreders is



ingevoerd. Overwogen kan worden om hierover eerst met de sector in gesprek te gaan, voorlichting over de mogelijkheden te geven en/of een gezamenlijk demonstratieproject uit te voeren. Voor het preventieve gebruik van alcoholsloten in het overige beroepsvervoer – in vrachtauto's, taxi's en het openbaar vervoer – kan de verdere verbreiding van alcoholsloten waarschijnlijk aan de markt worden overgelaten. De overheid zou dan kunnen volstaan met voorlichting en het eventueel medefinancieren van een enkel demonstratieproject.

Alcoholafhankelijke bestuurders

Bij het preventief gebruik van alcoholsloten door bestuurders met een alcoholprobleem ligt de

situatie ingewikkelder. Enerzijds lijkt een alcoholslotprogramma voor deze groep een positief effect op de verkeersveiligheid te kunnen hebben, maar anderzijds is er wereldwijd nog nauwelijks ervaring mee opgedaan. Daarom lijkt het verstandig om in eerste instantie een experiment uit te voeren. Wellicht zal de overheid via wetgeving het preventief gebruik van alcoholsloten door bestuurders met een alcoholprobleem moeten gaan reguleren. Te overwegen valt hierbij ook de verslavingszorg in te schakelen. Ongeacht de doelgroep of een wettelijke verplichting, is het gewenst om kwaliteitseisen aan de alcoholsloten te stellen.

Vervolg

Het rapport was onderdeel van het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid dat de Tweede Kamer half november heeft gevoerd met minister Schuit van Haegen van Infrastructuur en Milieu. In het overleg vond een discussie plaats over het invoeren van een verplicht alcoholslot voor zware overtreders en alcoholverslaafden. De minister heeft laten weten dat zij een aantal vragen van de Kamercommissie over dit onderwerp per brief zal beantwoorden. ◀▶

SWOV-rapport R-2010-20: 'Inventarisatie van het preventief gebruik van alcoholsloten in Europa, Noord-Amerika en Australië' kan worden geraadpleegd en gedownload op www.swov.nl.

Handig: de RSS feed

Het is u wellicht opgevallen: links onderaan de SWOV-homepage op www.swov.nl staat een klein kader met daarin een uitnodiging: Meld u aan voor de RSS feed! Nog even in het kort wat de RSS feed is en hoe dat aanmelden in zijn werk gaat.

Hulpmiddel

RSS is een afkorting van Really Simple Syndication en is een technisch hulpmiddel dat u automatisch attent maakt op de vernieuwingen van een website. Als u zich abonneert op de RSS feed van een website, kunt u in uw browser zien wanneer er nieuwe informatie op die site is geplaatst zonder dat u de site hoeft te bezoeken. Bij de RSS feed van de SWOV

bestaat deze informatie uit de berichten op de nieuwspagina. U kunt zich eenvoudig aanmelden voor de RSS feed van de SWOV door links onderaan op de SWOV-homepage te klikken op *Meld u aan voor de RSS feed!* Er opent een venster waarin u zich kunt abonneren.

Is er nog nieuws?

De door u gebruikte browser checkt daarna regelmatig of er nog nieuws is geplaatst op de nieuwspagina van www.swov.nl. Het is afhankelijk van de browser hoe u vervolgens de berichten kunt raadplegen. In Internet Explorer zijn de RSS feeds onder een aparte tab onder Favorieten terug te vinden. Als gebruiker kunt u zelf instellen hoeveel berichten bewaard moeten blijven en voor hoe lang.

Rehabilitatiecursussen voor de verkeersdeelnemer als educatieve maatregel

De onlangs verschenen SWOV-Factsheet *Rehabilitatiecursussen voor verkeersdeelnemers* beschrijft wanneer en hoe rehabilitatiecursussen op dit moment in Nederland worden toegepast en geeft voorbeelden van cursussen elders in Europa. Ook de effectiviteit van rehabilitatiecursussen en mogelijkheden om deze cursussen procesmatig en inhoudelijk te verbeteren komen in de factsheet aan de orde.

Verkeersdeelnemers die een (ernstige) overtreding hebben begaan, krijgen door de rechter vaak verplichte deelname aan een rehabilitatiecursus opgelegd als deel van hun straf. De kosten van een rehabilitatiecursus zijn voor rekening van de overtreder. Rehabilitatiecursussen zijn educatieve maatregelen die tot doel hebben om afwijkend rijgedrag van automobilisten te verbeteren en zo de kans op ongevallen te verkleinen. Nederland kent twee rehabilitatiecursussen die op alcohol-overtredingen zijn gericht: de *Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (EMA)* en de *Lichte EMA (LEMA)*. Daarnaast bestaat de *Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer (EMG)* die kan worden opgelegd voor grove of herhaaldelijke overtredingen zoals op het gebied van snelheid of verkeersagressie.

EMA

De EMA is een driedaagse cursus voor mensen die aan het verkeer hebben deelgenomen met een alcoholpromillage tussen de 1,3 en 1,8 promille. Het maximaal toegestane promillage is 0,5‰. De EMA is verplicht en wanneer hij niet (of niet voldoende actief) gevolgd wordt, wordt het rijbewijs ingenomen. De kosten van de EMA bedragen ruim 700 euro die door de overtreder betaald moeten worden. Het doel van de EMA is om bestuurders te leren hoe zij alcohol en verkeersdeelname kunnen scheiden. De cursus wordt geleid door een ervaren trainer die verbonden is aan een instelling voor verslavingszorg. Een cursusgroep bestaat uit acht tot twaalf mensen. In 2009 werd door ruim 8000 deelnemers een EMA-cursus gevolgd

LEMA

De LEMA bestaat uit twee dagdelen van 3,5 uur en de kosten bedragen bijna 400 euro die door de overtreder betaald moeten worden. De LEMA is bedoeld voor beginnende bestuurders (mensen die hun rijbewijs minder dan vijf jaar geleden hebben gehaald) die zijn aangehouden met een bloedalcoholgehalte tussen de 0,5 en de 0,8 promille. Het maximaal toegestane promillage voor beginnende bestuurders is 0,2‰. De cursus is verplicht; bij weigering (of onvoldoende deelname) wordt het rijbewijs ongeldig verklaard. Bij een hoger promil-

lage of wanneer het niet de eerste alcoholovertreding is, worden ook beginnende bestuurders verwezen naar de EMA. De gedachte achter de LEMA is dat deze groep, met dit alcoholpromillage, nog bijgestuurd kan worden door een relatief milde maatregel. Men verwacht namelijk dat bij beginnende bestuurders het rijden met drank op nog geen gewoonte is geworden. Ook de LEMA wordt uitgevoerd door een trainer die verbonden is aan een instituut voor verslavingszorg en een cursusgroep bestaat uit acht tot twaalf meestal jonge personen. Inhoudelijk lijkt de LEMA op de EMA, maar de LEMA is minder confronterend en de benadering is wat positiever. In 2009 werd door bijna 800 deelnemers een LEMA-cursus gevolgd.

EMG

De EMG (*Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer*) is bedoeld voor bestuurders die in één rit herhaaldelijk ongewenst rijgedrag hebben vertoond. Ook bij een eenmalige hoge snelheidsoverschrijding kan het volgen van de EMG worden opgelegd. Belangrijk voor deelname is wel dat vaststaat dat de betreffende persoon de overtreding heeft begaan. Een EMG kan dus niet alleen op kenteken worden opgelegd. Verdere eisen zijn dat er sprake moet zijn geweest van bewust gevaarzettend rijgedrag, gebrek aan risico-inzicht, incorrect samenspel met andere verkeersdeelnemers, of gedrag in strijd met de verkeersregels en -tekens. Cursisten moeten de driedaagse cursus verplicht volgen en de totale kosten van bijna 800 euro zelf betalen. In de cursus wordt getracht de bestuurder bewust te

maken van het risico dat zij door hun gedrag vormen voor anderen. In 2009 werd door bijna 1000 personen een EMG-cursus gevolgd.

Effectiviteit rehabilitatiecursussen

In Nederland is tot dusver alleen de EMA geëvalueerd. Dit onderzoek naar de effecten van de EMA wijst op een positief effect op kennis, houding en gedragsintentie, maar er zijn geen Nederlandse gegevens bekend over de effecten op ongevalskans en recidive. Een evaluatie van de EMG is gaande en ook van de LEMA wordt een evaluatie verwacht. Over de effectiviteit van rehabilitatiecursussen zijn wel enkele internationale artikelen en analyses verschenen. Op grond van de Nederlandse en internationale informatie kan niet duidelijk worden vastgesteld hoe effectief rehabilitatiecursussen zijn. Sommige evaluaties laten een positief effect zien op houding, gedrag, ongevalskans en recidive; ander onderzoek laat geen effect zien. Maatregelen waarvan wel een effect wordt gevonden, zijn meestal gecombineerd met een tijdelijke of definitieve ontzegging van het rijbewijs. Over de invloed van de didactische aanpak en de kwaliteit van de cursusleiders op de effectiviteit van rehabilitatiecursussen is vrijwel niets bekend. ◀▶

De factsheet 'Rehabilitatiecursussen voor verkeersdeelnemers' is te vinden op www.swov.nl onder Onderzoek, Publicaties of via de speciale link op de homepage.

Nieuwe factsheets

Sinds de verschijning van het vorige nummer van SWOV-schrift zijn weer een aantal nieuwe factsheets verschenen en bestaande factsheets geactualiseerd.

De nieuwe factsheet *Rehabilitatiecursussen voor verkeersdeelnemers* en de geheel herziene factsheet *Euro NCAP, een veiligheidsinstrument* worden elders in dit nummer in meer detail besproken. De introductie van de meest recente nieuwe factsheet, *Naturalistic Driving: observatie van natuurlijk rijgedrag*, vindt u hieronder. Het overzicht van de recent geactualiseerde factsheets vindt u op de achterpagina onder Publicaties.

Naturalistic Driving: observatie van natuurlijk rijgedrag

Naturalistic Driving is een recent ontwikkelde onderzoeksmethode, waarbij het natuurlijke gedrag van weggebruikers wordt geobserveerd. Dit gebeurt tijdens gewone dagelijkse ritten met

– bij voorkeur – hun eigen vervoermiddel. Om de benodigde gegevens te verzamelen wordt de auto voorzien van allerlei apparatuur die op een onopvallende manier de voertuigbewegingen (zoals snelheid, acceleratie/deceleratie, koers), het gedrag van de bestuurder (zoals oog-, hoofd- en handbewegingen) en de externe omstandigheden (kenmerken van de weg, verkeer, weer en dergelijke) registreert. De factsheet *Naturalistic Driving: observatie van natuurlijk rijgedrag* beschrijft de methode Naturalistic Driving en plaatst deze in het perspectief van conventionele onderzoeksmethoden. Ook wordt gekeken hoe onderzoek met Naturalistic Driving kan bijdragen aan de verkeersveiligheid en worden enkele van dit soort onderzoeken besproken. ◀▶

Alle factsheets kunt u vinden op www.swov.nl onder Onderzoek, Publicaties, of door te klikken op de speciale link op de homepage.

Sociale vergevingsgezindheid: meten en beïnvloeden

Onlangs is een SWOV-rapport verschenen dat meer inzicht biedt in het Duurzaam veilig principe sociale vergevingsgezindheid: hoe kun je sociale vergevingsgezindheid meten? En misschien nog wel belangrijker: hoe kunnen we het beïnvloeden?

Bij de laatste actualisering in 2005 is vergevingsgezindheid als nieuw principe aan de Duurzaam Veilig-visie toegevoegd. Vergevingsgezindheid is er op gericht de gevolgen van menselijke fouten en tekortkomingen te beperken en kent een fysieke, maar ook een sociale uitwerking. Sociale vergevingsgezindheid is gedefinieerd als:

De bereidheid te anticiperen op een potentieel onveilige handeling van een andere verkeersdeelnemer en zo te handelen dat negatieve consequenties van deze potentieel onveilige handeling worden voorkomen of ten minste beperkt.

Sociale vergevingsgezindheid gaat dus over de interactie tussen weggebruikers onderling: door onderling rekening te houden met elkaars gedrag en de tekortkomingen en fouten daarin, kunnen weggebruikers voorkomen dat onveilige handelingen leiden tot ongevallen of letsel.

Onderzoek

Omdat sociale vergevingsgezindheid nog niet eerder als zodanig is onderzocht, is in eerste instantie vooral gekeken in hoeverre sociale vergevingsgezindheid op basis van waarneembare gedragingen kan worden vastgesteld. Ook is sociale vergevingsgezindheid inhoudelijk onderzocht door verschillend ingerichte verkeerssituaties te observeren. De resultaten geven een indicatie van de mogelijke invloed van deze inrichting op het sociaal vergevingsgezinde gedrag van verkeersdeelnemers. Voor dit onderzoek is gekozen voor een combinatie van methoden: een exploratieve observatiestudie en een vragenlijststudie met een meer experimentele opzet via internet.

Geregeldheid

Een verkeerssituatie waarbij veel verkeerskundige elementen de interactie tussen verkeersdeelnemers regelen, noemen we in dit onderzoek "meer geregeld". Zo 'regelen' bijvoorbeeld verkeerslichten en markeringen op het wegdek hoe, wanneer en waar de verkeersdeelnemers elkaar al dan niet zullen tegenkomen. De verkeerssituatie noemen we minder geregeld als er minder van dit soort elementen zijn ingezet. Verkeersdeelnemers zijn dan meer op elkaar aangewezen om te bepalen hoe, wanneer en waar ze elkaar zullen ontmoeten. Verkeerssituaties die zijn ingericht naar Shared Space-principes zijn hier een voorbeeld van.



Observatiestudie

Het aspect "bereidheid te anticiperen" maakt dat sociale vergevingsgezindheid niet direct is waar te nemen. We zullen het dus moeten doen met het resultaat van sociale vergevingsgezindheid: het gedrag van verkeersdeelnemers of zelfs, nog indirecter, de al dan niet veilig verlopen ontmoeting tussen verkeersdeelnemers. Voor de observatiestudie is gebruikgemaakt van beeldmateriaal van een kruispunt in Sneek vóór (meer geregeld) en na (minder geregeld) herinrichting naar Shared Space-principes. Het beeldmateriaal is door de onderzoekers systematisch beoordeeld en 'gescoord', waarbij allerlei aspecten van ontmoetingen tussen verkeersdeelnemers werden genoteerd die voor sociale vergevingsgezindheid van belang zouden kunnen zijn.

Vragenlijststudie

Voor de online vragenlijst is een aantal dilemma's geënceneerd en gefilmd waarvan verwacht werd dat ze een sociaal vergevingsgezinde reactie kunnen oproepen. De respondent moest als automobilist een afweging maken tussen ongestoord zijn weg vervolgen of anticiperen op een potentieel onveilige situatie met een kwetsbare verkeersdeelnemer (fietser of voetganger). Aan de hand van zes scenario's, gefilmd in meer en minder geregelde verkeerssituaties (dertig filmpjes in totaal) zijn respondenten bevroegd over hun rijgedrag. Gevraagd is naar snelheidskeuze, snelheidsaanpassing en aanpassing van de positie op de weg omdat daarvan aangenomen wordt dat ze relevant zijn voor sociaal vergevingsgezind gedrag.

Context

Het is zeker mogelijk gebleken om gedrag, zoals

snelheids- en positieaanpassingen, vast te stellen met de gebruikte onderzoeksmethoden. Vervolgens zijn enige aannames nodig op basis waarvan het waargenomen gedrag al dan niet als sociaal vergevingsgezind kan worden aangemerkt. Overigens kan ook gedrag dat *niet* direct waarneembaar is, sociaal vergevingsgezind zijn. Dit onderzoek toont aan dat de verschillen in geregeldheid met name beïnvloeden hoe, wanneer en waar verkeersdeelnemers elkaar ontmoeten. Ook lijken wellicht meer subtiele verschillen in de verkeerssituatie invloed te hebben op bijvoorbeeld het snelheidsgedrag en het verwachtingspatroon in een bepaalde situatie. Zowel de observatiestudie als de vragenlijststudie wijzen ons op het belang van de context van het gedrag. Hoe een verkeerssituatie geïnterpreteerd wordt, zal invloed hebben op de mate waarin iemand sociaal vergevingsgezind zal reageren.

Vervolgonderzoek

Hoewel de nadruk in bovengenoemd onderzoek nadrukkelijk lag op direct waarneembare uitingen van sociale vergevingsgezindheid, blijkt dat ook gedrag dat niet direct waarneembaar is sociaal vergevingsgezind kan zijn. Vervolgonderzoek is gericht op juist deze minder waarneembare uitingen van sociale vergevingsgezindheid: motivatie, voorgenomen kijkgedrag en verhoogde alertheid. ◀▶

SWOV-rapport R-2010-17 'Het meten en beïnvloeden van sociale vergevingsgezindheid; De waarneembaarheid van sociale vergevingsgezindheid onderzocht aan de hand van gedrag in verschillende verkeersomgevingen' kan worden geraadpleegd en gedownload op www.swov.nl.

Euro NCAP, een veiligheidsinstrument

Euro NCAP is vanaf 2009 met een nieuw test- en beoordelingsprogramma gestart. Hierin zijn ook veiligheidsvoorzieningen ter voorkoming van ongevallen opgenomen. Dit zal naar verwachting leiden tot een versnelde invoering van voorzieningen als elektronische stabiliteitscontrole en snelheidsbeperkingsapparatuur. Zo luidt een van de conclusies in de SWOV-factsheet Euro NCAP, een veiligheidsinstrument.

Euro NCAP is de afkorting van *European New Car Assessment Programme*. Euro NCAP bestaat sinds 1996, testte de botsveiligheid van de meest gangbare personenauto's in Europa en voorziet zowel consumenten als de auto-industrie van onafhankelijke beoordelingen. Aangezien de Euro NCAP-eisen veelal zwaarder zijn dan de Europese wettelijke reglementen en richtlijnen, produceren autofabrikanten personenauto's die vaak veiliger zijn dan wettelijk is vereist. Zowel overheden als automobielabrikanten kunnen auto's inbrengen om te laten testen en Euro NCAP bepaalt welke auto in welk laboratorium wordt getest.

Beoordelingssysteem

Euro NCAP deelt de auto's in in de volgende categorieën: personenauto ('small and large'), multiple purpose vehicle (MPV; ('small and large')), terreinwagen ('small and large'), roadster en pick-up. Er bestaan grote verschillen in gewicht tussen de verschillende categorieën, zodat auto's alleen binnen deze categorieën met elkaar kunnen worden vergeleken, en ook alleen maar wanneer ze minder dan 150 kg van elkaar verschillen. Het beoordelingssysteem van Euro NCAP bestaat uit verschillende deeltesten die zijn onderverdeeld in vier groepen (Tabel 1). Per groep verschilt het aantal punten dat maximaal gescoord kan worden. Binnen een groep kunnen voor de belangrijkste testen meer punten behaald worden dan voor de minder belangrijke testen. De eindbeoordeling komt voort uit de scores behaald in de vier groepen en wordt uitgedrukt in twee tot vijf sterren.

Ontwikkelingen

Wanneer we kijken naar de ontwikkeling in de tijd, dan is de botsveiligheid van auto's gestaag verbe-

terd. Zo is eenzelfde model auto sinds de komst van Euro NCAP een stuk botsveiliger geworden. Vooral de sterkere kooiconstructies in combinatie met betere gordelsystemen en meer airbags beschermen de inzittenden tijdens een botsing steeds beter. Hoewel de precieze bijdragen van Euro NCAP lastig zijn te bepalen, hebben verschillende studies aangetoond dat meer sterren resultaten in een geringer aantal slachtoffers en personenauto's dus veiliger zijn geworden. De verhoogde aandacht van Euro NCAP voor voorzieningen om ongevallen te voorkomen, zal naar verwachting leiden tot een versnelde invoering hiervan. Dit is een gunstige ontwikkeling, omdat het ethisch beter is om botsingen te voorkomen. ◀▶

De SWOV-factsheet 'Euro NCAP, een veiligheidsinstrument' gaat dieper in op de verschillende aspecten van het Euro NCAP-testprogramma. De factsheet is beschikbaar op www.swov.nl.



Groep 1 (36 punten) Volwassen inzittenden	Groep 2 (49 punten) Inzittende kinderen	Groep 3 (36 punten) Voetgangers	Groep 4 (7 punten) Veiligheidsvoorzieningen
<ul style="list-style-type: none">• Frontale botsing• Zijdelingse botsing• Tegen paal• Whiplash	<ul style="list-style-type: none">• Frontale en zijdelingse botsing• Gebruik kinderzitje• Geschiktheid auto• Volwassen bovenbeen tegen bumper en motorkap	<ul style="list-style-type: none">• Volwassen hoofd en kindervoet op motorkap• Volwassen onderbeen tegen bumper	<ul style="list-style-type: none">• Gordelverklikker• Elektronische stabiliteitscontrole• Snelheidsbeperkingsapparatuur

Tabel 1. Testonderdelen van de Euro NCAP.

Colofon

SWOV-schrift is het bulletin van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, dat viermaal per jaar verschijnt. Het bulletin kent een oplage van ruim 3000 exemplaren en wordt verspreid onder 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
Wim Wijnen
Foto's: Peter de Graaff
Paul Voorham
Bernice van Wissen
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 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.

VVR-2009: hoeveel slachtoffers gaat u besparen?

Door de decentralisatie van het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland speelt bij provincies en stadsregio's steeds vaker de vraag hoe de verkeersonveiligheid zo effectief en efficiënt mogelijk kan worden teruggedrongen.

VVR-2009: minder gedetailleerde gegevens

Voor het beantwoorden van vragen zoals in hoeverre doelstellingen voor toekomstige jaren gehaald kunnen worden met de voorgenoemde maatregelen, heeft de SWOV in de afgelopen jaren diverse instrumenten ontwikkeld. Voor regio's met gedetailleerde informatie op wegvak en kruispuntniveau over de huidige en toekomstige inrichting van de infrastructuur ontwikkelde de SWOV in samenwerking met andere partijen de Verkeersveiligheidsverkenner voor de regio in een geografisch informatiesysteem (VVR-GIS). Dit instrument maakt het mogelijk om de kosteneffectiviteit te vergelijken van verschillende regionale pakketten van verkeersveiligheidsmaatregelen. Veel provincies en stadsregio's hebben zulke gedetailleerde informatie echter niet voorhanden. Voor die regio's heeft de SWOV een rekenme-

thode ontwikkeld die een veel lager detailniveau van de gegevens vereist: de Verkeersveiligheidsverkenner voor de regio 2009 (VVR-2009).

Maatregelenlijst

De VVR-2009 is bedoeld om de verkeersveiligheidseffecten te berekenen van mogelijke in de regio toe te passen beleidsscenario's. Dit maakt het mogelijk de scenario's te overwegen. Een beleidsscenario bestaat uit een beschrijving van een combinatie van verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen en de mate waarin deze worden toegepast. Voor het samenstellen van een beleidsscenario kan gekozen worden uit een lijst van maatregelen waarvoor de SWOV betrouwbare effectschattingen uit de literatuur heeft kunnen halen. De effecten worden uitgedrukt in bespaarde aantallen doden en ernstig gewonden.

Toepassing in Gelderland

De VVR-2009 is toegepast om op verzoek van Gelderland in te schatten in welke mate het toepassen van verkeersveiligheidsmaatregelen uit de lijst zou kunnen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid tot en met het jaar 2020. De uitkomsten van drie maatregelscenario's wer-

den tegen elkaar afgezet en vergeleken met een situatie waarin geen van de maatregelen uit de beschikbare lijst zouden worden toegepast (de zogenaamde baselineprognose). De uitkomst gaf een overzicht van de aantallen te besparen verkeersslachtoffers voor elk scenario ten opzichte van die baselineprognose.

Resultaat

Uit de toepassing van de VVR-2009 in Gelderland bleek ook dat er in de regio behoefte is aan het doorrekenen van meer maatregelen dan dat er nu in de lijst beschikbaar zijn. Voor het toevoegen van een maatregel is het echter wel nodig dat de effectschatting uit degelijk onderzoek voortkomt. Een tweede interessante optie is om aan de VVR-2009 de mogelijkheid toe te voegen om niet alleen de effectiviteit van maatregelscenario's te berekenen, maar ook de kosteneffectiviteit van de scenario's. Deze functionaliteit bestaat al in VVR-GIS 3.0. ◀

SWOV-rapport R-2010-22 Verkeersveiligheidsverkenner voor de regio 2009; Beschrijving van de methode en de toepassing in Gelderland kan worden geraadpleegd en gedownload op www.swov.nl onder Onderzoek, Publicaties.

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 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.

Op weg naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers in Zeeland; Beschouwing van effectieve maatregelen

L. Aarts, G. Schermers, T. Hoekstra & Ch. Gordenbeld. H-2010-2 / R-2010-14. 65 blz. € 12,50
De provincie Zeeland heeft zichzelf 35 opgaven gesteld om haar ambitie 'nul vermijdbare verkeersslachtoffers in 2020' te verwezenlijken. In dit rapport wordt bekeken of Zeeland met deze opgaven op de goede weg is en of er nog belangrijke aanknopingspunten ontbreken. Ook worden mogelijke, effectieve uitwerkingen van deze opgaven aangegeven

De rol van ouders in het informele leerproces van kinderen van 4 tot 12 jaar; Een eerste verkenning

T. Hoekstra & D. Twisk. R-2010-19. 35 blz. € 10,-
Verkeerseducatie wordt vaak gegeven in de vorm van educatieprojecten, die via scholen worden aangeboden aan kinderen en soms ook hun ouders. Naast dergelijke 'formele' educatie vergt het aanleren van veilig gedrag veel tijd en oefening in de praktijk en voorbeelden van anderen: het 'informele' leerproces. Dit rapport is een eerste verkenning van nieuwe manieren om de verkeersveiligheid van kinderen van 4 tot 12 jaar te verbeteren met behulp van informele verkeerseducatie. Daarbij wordt de rol van ouders als informele leerkracht verder uitgewerkt.

Het meten en beïnvloeden van sociale vergevingsgezindheid; De waarneembaarheid van sociale vergevingsgezindheid onderzocht aan de hand van gedrag in verschillende verkeersomgevingen

A. Stelling, M. Houtenbos & R. Nägele. R-2010-17. 70 + 40 blz. € 17,50

Een van de principes waarmee de Duurzaam

Veilig-visie in 2005 is aangevuld, is (sociale) vergevingsgezindheid. In een verkennend rapport is vervolgens een definitie geformuleerd voor dit principe. Dit rapport bevat een verdere uitwerking van sociale vergevingsgezindheid. Ten eerste is onderzocht in hoeverre sociale vergevingsgezindheid op basis van waarneembare gedragingen is vast te stellen. Ten tweede is onderzocht in hoeverre uitingen van sociale vergevingsgezindheid worden beïnvloed door verschillen in de setting waarin de verkeerstaak verricht wordt.

Factsheets

Nieuw of geheel herzien

- Naturalistic driving
- Rehabilitatiecursussen voor verkeersdeelnemers
- Visuele beperkingen en hun invloed op de verkeersveiligheid
- Euro NCAP, een veiligheidsinstrument

Geactualiseerd

- Concentratieproblemen achter het stuur
- Naar geloofwaardige snelheidslimieten
- Doorwerking van kosten- en effecteninformatie
- De analyse van tijdreeksen