SWOV SCHRIFT
Nummer 128 Najaar 2012
SWOV WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID
SWOVschrift is een uitgave van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

SWOVschrift gaat op in SWOV Nieuwsbrief

De SWOV vindt het belangrijk haar relaties zo goed en zo snel mogelijk op de hoogte te stellen van onderzoeksresultaten en andere wetenswaardigheden. Sinds 1979 is SWOVschrift daarvoor een goed instrument gebleken: vier maal per jaar werd het blad naar zo'n 2500 abonnees gezonden.

Nieuwsbrief

Het internet biedt tegenwoordig echter betere mogelijkheden voor het snel en efficiënt communiceren van de meest recente ontwikkelingen; de SWOV Nieuwsbrief heeft dit de afgelopen jaren laten zien. De nieuwsbrief verschijnt in principe tweemaandelijks, maar vaker indien nodig, en geeft een kort overzicht van alle belangrijke actuele zaken. Daarnaast gaat de nieuwsbrief meestal vergezeld van een of meer artikelen die ingaan op actuele onderzoeksresultaten. Het snel groeiende aantal abonnees maakt duidelijk dat de SWOV Nieuwsbrief wordt gewaardeerd; de SWOV heeft daarom besloten SWOVschrift per 1 januari 2013 te laten opgaan in de SWOV Nieuwsbrief. Een gratis abonnement op de nieuwsbrief kunt u aanvragen met een mailtje naar info@swov.nl met uw naam en uw e-mailadres en de mededeling 'aanmelding SWOV Nieuwsbrief' of door op de groene knop op de SWOV-homepage te klikken en vervolgens het aanvraagformulier in te vullen.

Door de tijd heen

In dit allerlaatste nummer van SWOVschrift kijken we voor enkele belangrijke thema's op het gebied van verkeersveiligheid naar de ontwikkelingen door de tijd heen. De 'geschiedenis' illustreren we met citaten uit oude SWOVschriften. Maar we beperken ons natuurlijk niet tot terugkijken; we kijken ook naar de stand van zaken van nu en bieden, door de ogen van diverse SWOV-onderzoekers, een blik op de toekomst. En wilt u misschien zelf de geschiedenis nog eens induiken? Alle SWOVschriften zijn gedigitaliseerd en voor iedereen toegankelijk via de SWOV-website onder Actueel. ■

In dit laatste nummer van SWOVschrit:

SWOVschrift gaat op in SWOV Nieuwsbrief 1
Toezicht en handhaving: van staandehouding naar smart camera 2
Column: Een wake-upcall 3
Betere data, beter beleid 4
Verder door met Duurzaam Veilig 5
Alcohol, drugs en medicijnen: grote risico's in het verkeer .. 6
Infrastructuur en verkeersveiligheid: een twee-eenheid 8
Jonge automobilisten: nog steeds een risicogroep 9
Voertuigtechnologie: van autogordel naar testprogramma 11

QUOTE

"Fietsveiligheid is lokaal maatwerk"

mw. drs.
M.H. Schultz van Haegen,
Beleidsimpuls verkeersveiligheid

Toezicht en handhaving: van staandehouding naar smart camera

Toezicht en handhaving zijn eigenlijk altijd belangrijk geweest binnen het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid en ook voor de SWOV. In de jaren tachtig was de aandacht in SWOVschrift nog vooral gericht op alcoholovertredingen; vanaf begin jaren negentig worden de snelheidsovertredingen belangrijker. Ook in organisatorisch en technisch opzicht heeft de verkeershandhaving zich ontwikkeld.

Toen: Vooral alcohol, minder snelheid

In 1974 werd de limiet van 0,5 promille ingevoerd en dat leidde in eerste instantie tot een grote afname van het rijden onder invloed. Maar al vrij snel steeg het percentage weer. De SWOV concludeerde dat dit kwam doordat het handhavingsniveau veel lager was dan de mensen hadden aangenomen. Daarom, zo stelde de SWOV, is vooral *meer* toezicht nodig en bovendien zouden controleteams zich regelmatig moeten verplaatsen, zodat de locaties minder voorspelbaar zijn. Later, met de invoering van de ademanalyse voor bewijsdoeleinden in 1987, werd het toezicht op alcoholgebruik ook eenvoudiger, sneller en efficiënter.

Toezicht op snelheid kwam iets later op gang, door een toenemend besef dat ook snelheid een belangrijk veiligheidsprobleem is. De grootschaliger toepassing van de snelheidscamera maakte snelheidstoezicht bovendien aanzienlijk minder arbeidsintensief, zeker in samenhang met de al eerder ingevoerde mogelijkheid om de meeste overtredingen administratief af te handelen (de Wet Mulder uit 1989). Eind jaren negentig kreeg de verkeershandhaving een belangrijke nieuwe impuls door de invoering van de regionale handhavingsteams en een uitbreiding van de speerpunten. Behalve voor alcohol en snelheid was er ook expliciet aandacht voor helmgebruik, gordelgebruik en roodlichtnegatie, de zogenoemde HelmGRAS-feiten.

Nu: Straffen op maat

Op dit moment staat de organisatie van het verkeerstoezicht opnieuw in de belangstelling. De noodzaak van een verdere efficiëntieslag en de overgang naar een nationale politie zijn twee aspecten die een belangrijke rol spelen. Daarnaast zijn er ontwikkelingen gaande waar het gaat om het bestraffen van overtredingen: niet meer automatisch een geldboete of intrekken van het rijbewijs, maar 'straffen op maat'. Straffen op maat wil zeggen dat een straf is toegesneden op specifieke groepen overtreders

Rijden onder invloed: verbeterd toezicht betaalt zichzelf

Uit SWOVschrift 33, december 1987

Jaarlijks vallen er in het verkeer 1.500 doden en 20.000 ernstig gewonden. Daarvan zijn ten minste 350 doden en 3.800 ernstig gewonden onder invloed van alcohol. Dat betekent dat zij 0,5 promille of meer alcohol in hun bloed hebben. Dit blijkt uit de SWOV-brochure: 'Alcohol en verkeer, een dodelijke combinatie'. Het eerste exemplaar van deze brochure werd door de voorzitter van de SWOV, ir. R. Arnoldy, aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat mevr. drs. N. Smit-Kroes. De presentatie vond plaats tijdens de studiedag op 3 november jl., ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de SWOV.

met hun specifieke kenmerken. Verschillende voertuigtechnologieën bieden daarbij goede mogelijkheden. Voor alcoholrecidivisten is er sinds eind vorig jaar een alcoholslot met begeleidend rehabilitatieprogramma; voor structurele snelheidsovertreders valt te denken aan een Intelligente Snelheidsassistent (ISA) in de auto en voor overtreders met een structureel gedragsprobleem aan supervisie via elektronische middelen in het voertuig.

Toekomst: Efficiënter en gerichter

Als we wat verder vooruit kijken in de tijd, waar zou verkeershandhaving dan heen moeten? Charles Goldenbeld, onderzoeker bij de SWOV en al vele jaren betrokken bij dit onderwerp: "Het gaat erg snel met de ontwikkelingen in de technologie en dat maakt het mogelijk om straks dingen te doen die nu eigenlijk niet goed kunnen of in elk geval te veel tijd vragen of te duur zijn om op grote schaal toe te passen. Bijvoorbeeld trajectcontroles op het onderliggende wegennet, automatisch controleren op gordelgebruik en gericht gebruik van automatische nummerplaatherkenning voor verkeersveiligheid. Maar wat ook heel interessant is zijn de ontwikkelingen in de richting van wat ze 'smart camera enforcement' noemen. In Australië wordt daar al druk mee geëxperimenteerd. Dat soort camera's kunnen verschillende typen overtredingen vastleggen met daarbij een gedetailleerd beeld van het voertuig en het gezicht van de bestuurder. Dat biedt wat mij betreft heel veel nieuwe mogelijkheden. Ik zou het vooral interessant vinden om eens na te gaan op welke wijze je daarmee bijvoorbeeld gericht toezicht op veelplegers kunt realiseren." ■

Straffen op maat bij verkeers-overtredingen

Uit SWOVSchrift 115, augustus 2008

De SWOV pleit voor straffen op maat; verschillende groepen overtreders moeten verschillende soorten straf of behandeling krijgen. Op die manier is de kans op een werkelijke gedragsverandering het grootst. [...] Voor structurele snelheidsovertreders valt bijvoorbeeld te denken aan een ISA in de auto; voor alcoholrecidivisten aan een alcoholslot met begeleidend rehabilitatieprogramma; en voor overtreders met een structureel gedragsprobleem aan supervisie via elektronische middelen in het voertuig.

COLUMN

Een wake-upcall

De minister van Infrastructuur en Milieu had het op het 'Jubileumcongres 50 jaar SWOV' over een wake-upcall toen ze sprak over de meest recente ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid. Ze is bezorgd, en terecht lijkt me. Het aantal verkeersdoden in 2011 bleek hoger dan het jaar daarvoor, terwijl het aantal ernstig verkeersgewonden al jaren een stijgende trend vertoont. Nu mogen we in ons land trots zijn op de dalende trend in het aantal verkeersdoden over de laatste decennia, en we kunnen niet zeggen dat één ongunstig jaar ook gelijk een trendbreuk betekent. Maar een wake-upcall is in dit verband wel een goed begrip.

De SWOV had de minister al eerder een wake-upcall gestuurd toen we prognoses toezonden over de verwachte aantallen verkeersslachtoffers in 2020. De doelstellingen voor dat jaar zullen we naar verwachting niet gaan bereiken. Die wake-upcall had effect, en mede op basis daarvan is de *Beleidsimpuls Verkeersveiligheid* opgesteld, die in september 2012 aan de Tweede Kamer is aangeboden. De SWOV heeft dat plan doorgerekend, naar goed Nederlands gebruik. En wat blijkt? Het is niet aannemelijk dat de doelstellingen voor 2020 door uitvoering van de maatregelen in de Beleidsimpuls bereikt zullen worden, vooral waar het de ernstig gewonden betreft. Maar ook wat het aantal verkeersdoden betreft is de kans dat we ons doel zullen halen gering.

Alweer een wake-upcall, maar naar mijn waarneming heeft deze laatste wake-upcall nog maar weinig effect gehad. De minister is wakker, zo liet zij blijken. Dat is een eerste stap. De tweede stap moet zijn om plannen te ontwikkelen die het jaarlijks aantal verkeersslachtoffers in ons land verder doen dalen. Hierbij doe ik dan ook een oproep aan het nieuwe kabinet om met goede voorstellen te komen.

Ten slotte. Dit is mijn laatste column voor SWOVschrift. Niet omdat ik geen columns meer zou kunnen of willen schrijven, maar wel omdat SWOVschrift na 34 jaar en na 128 uitgaven ophoudt te bestaan. De SWOV zal echter onverminderd doorgaan haar kennis en inzichten met u te delen en zal daarvoor gebruikmaken van de website en de digitale SWOV Nieuwsbrief. U blijft van ons horen.

Fred Wegman (*Directeur-bestuurder SWOV*)

Nieuwe aanpak van snelheidscontrole gewenst

Uit SWOVschrift 54, maart 1993

Op dit moment probeert de politie bij snelheidscontroles een groot deel van de betrapte overtreders ter plekke te bekeuren. […] Een nadeel van deze werkwijze is echter dat ze erg arbeidsintensief is. […] Nieuwe toezichtmethoden moeten uitkomst brengen. [….] In totaal zijn in de loop van het jaar in Leiden en omstreken op 37 verschillende locaties 225 snelheidscontroles uitgevoerd met een gemiddelde duur van ongeveer een uur. […]. Bij die controles zijn 6.863 snelheidsovertreders bekeurd, waarvan 3.348 op kenteken. De effecten van het snelheidstoezicht waren uiterst beperkt. Op de 50 km/uur-wegen binnen de bebouwde kom is de gemiddelde snelheid met één kilometer per uur afgenomen, namelijk van 54 km/uur tot 53 km/uur. […] Bij metingen vier maanden later is een deel van deze automobilisten opnieuw aangetroffen. Van de bekeurden reed 14% weer meer dan 10 km/uur te hard, maar van de niet-bekeurden 29%.

Betere data, beter beleid

Landelijk, provinciaal, regionaal, en gemeentelijk beleid wordt gevoerd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Beleid ontstaat niet zomaar: beleid moet worden voorbereid, gemonitord en geëvalueerd. Hieraan levert de SWOV met haar analyses sinds jaar en dag een stevige bijdrage.

Toen: Cijfers en ontwikkelingen

Al in september 1979 staat in SWOVschrift nummer 1 een artikel dat onder de titel *Cijfers en ontwikkelingen rond de verkeersonveiligheid in Nederland* verslag doet van het SWOV-onderzoek naar de ontwikkelingen op verkeersveiligheidsgebied; onderzoek dat werd uitgevoerd in opdracht van de nationale overheid. Een dergelijk 'consult' kan worden gezien als een voorloper van de tegenwoordige verkeersveiligheidsbalans, die vierjaarlijks door de SWOV wordt opgesteld.

Nu: Verkeersveiligheidsbalansen en -verkenningen

In de jaarlijkse monitor verkeersveiligheid en de vierjaarlijkse verkeersveiligheidsbalans worden ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid beschreven en zo mogelijk verklaard. Een monitor/balans geeft een overzicht van de ontwikkeling in het aantal verkeersslachtoffers gedurende die periode: de aantallen doden en gewonden die in het ziekenhuis zijn opgenomen. De ontwikkeling wordt daarbij uitgesplitst naar verschillende variabelen. Zo wordt onder meer gekeken naar het aantal slachtoffers per leeftijdsgroep, wegtype, vervoerswijze en per conflicttype. Daarnaast laat een monitor/balans zien hoe in dezelfde periode de factoren die van invloed zijn op de verkeersveiligheid zich hebben ontwikkeld. Voorbeelden hiervan zijn de ontwikkelingen met betrekking tot mobiliteit, verkeersgedrag en infrastructuur.

Cijfers en ontwikkelingen rond de verkeersonveiligheid in Nederland

Uit SWOVschrift 1, september 1979

Deze maand is het SWOV-consult 'De verkeersonveiligheid in Nederland' openbaar geworden. Het schetst een beeld van de omvang en de ontwikkeling op dit gebied in de laatste jaren. Het consult werd gemaakt in opdracht van de Directie Verkeersveiligheid, voor een vergadering van ministers van de zogenaamde kerndepartementen. Dat zijn die ministeries die zich direct of indirect met de verkeersonveiligheid bezig houden. Er is veel cijfermatig en statistisch materiaal in het consult te vinden.

Gunstige ontwikkeling verkeersveiligheid

Uit SWOVschrift 38, maart 1989

In de periode 1983 t/m 1987 daalde het aantal verkeersdoden in Nederland met gemiddeld 4% per jaar. Op basis van deze daling heeft de SWOV berekend dat er in 1988 1376 verkeersdoden zouden vallen. Het Centraal Bureau voor de Statistiek heeft onlangs de voorlopige cijfers over 1988 bekend gemaakt. Daaruit blijkt dat het aantal verkeersdoden (1355) in werkelijkheid ongeveer 1% lager is dan de SWOV-prognose. Het aantal past dus binnen de ontwikkeling van de afgelopen vijf jaar.

De SWOV als planbureau

Uit SWOVschrift 125, voorjaar 2011
De uitgevoerde maatregelen hebben in 2007 geleid tot een daling van 300 tot 400 verkeersdoden, ofwel ruim 30%. De maatregelen blijken maatschappelijk rendabel te zijn; de baten zijn bijna een factor vier hoger dan de kosten. De uitvoering van Duurzaam Veilig kan dan ook succesvol genoemd worden, mede omdat het ministerie, politie, justitie, gemeenten, provincies en waterschappen hiermee voortvarend aan de slag zijn gegaan.

De resultaten van deze monitoren en balansen leiden tot een beter begrip van de ontwikkelingen van de verkeersonveiligheid en leveren daarmee informatie die van belang is voor het ontwikkelen van effectief verkeersveiligheidsbeleid. De balansen vormen ook een basis voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsverkenningen.

De SWOV rapporteert periodiek over toekomstige ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid. Deze verkeersveiligheidsverkenningen hebben tot doel om op wetenschappelijk verantwoorde wijze verwachtingen te formuleren over het aantal verkeersslachtoffers in de toekomst. Deze verwachtingen zijn gebaseerd op in het verleden vastgestelde en gemodelleerde ontwikkelingen en kennis over toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed zullen zijn op het aantal verkeersslachtoffers. Daarbij worden ook de verwachte effecten van mogelijk te nemen maatregelen geschat.

Toekomst: Betrouwbaardere data

Veel van het SWOV-onderzoek is afhankelijk van de beschikbaarheid van kwalitatief hoogwaardige data. SWOV-onderzoekster Wendy Weijermars zegt daarover: “Betrouwbare en gedetailleerde gegevens zijn nodig om de ontwikkelingen goed te kunnen analyseren. Alleen dán kunnen we verklaringen vinden voor dalingen of stijgingen in het aantal verkeersslachtoffers en kunnen met een goede onderbouwing efficiënte maatregelen worden genomen.” Helaas is de registratie van ongevallen en verkeersslachtoffers de laatste jaren onderhevig aan een verslechtering; daarnaast ontbreken ook veel andere data. Weijermars: “We weten nog lang niet alles. Betere data zijn nodig om de kennis uit te breiden.” ■

Verder door met Duurzaam Veilig

Het begrip Duurzaam Veilig is in 1992 gelanceerd en heeft zich in de afgelopen twintig jaar op diverse fronten ontwikkeld. Wat steeds is gebleven is het doel om via een proactieve benadering ongevallen en letsel te voorkomen. De mogelijkheden en beperkingen van de mens zijn daarbij het centrale uitgangspunt.

Toen: Van Paarse Boek tot Infopunt

In 1992 werd in SWOVschrift voor het eerste gewag gemaakt van het begrip ‘duurzaam veiliger verkeerssysteem’. Dat was in een artikel over de SWOV-publicatie ‘Iedereen kent wel iemand …’. Dit was de eerste stap op weg naar de ontwikkeling van een wetenschappelijk onderbouwde langetermijnvisie op de verkeersveiligheid met als uitgangspunt dat “een evolutie naar een duurzaam veiliger verkeerssysteem mogelijk is.” Vlak daarna verscheen ‘het Paarse Boek’ met als officiële titel *Naar een duurzaam veilig wegverkeer; Nationale verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 1990-2010*.

In de daaropvolgende jaren zijn de voornamelijk theoretische concepten uitgewerkt in steeds concretere en toepasbaardere kennis. Dit gebeurde samen met experts uit de praktijk, organisaties als het CROW en overheden. In 1998 resulteerde dit in het Startprogramma Duurzaam Veilig waarmee vooral wegbeheerders aan de slag konden. En via het door CROW en SWOV opgezette Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer werd een groot aantal richtlijnen, handreikingen, brochures en nieuwsbrieven uitgegeven met informatie en praktische adviezen.

Nu: Kosten-batensaldo gunstig

In 2005 is met de publicatie van *Door met Duurzaam Veilig* het Duurzaam Veilig-gedachtegoed geactualiseerd en heeft het een nieuwe impuls gekregen. De publicatie was mede geïnspireerd op de visie van meer dan twintig prominenten op de toekomst van verkeersveiligheid, gepresenteerd in de essaybundel *Denkend over Duurzaam Veilig*. Oorspronkelijk kende Duurzaam Veilig drie basisprincipes: functionaliteit, homogeniteit en herkenbaarheid. In

Iedereen kent wel iemand...

Uit SWOVschrift 50, maart 1992
Onder de titel ‘Iedereen kent wel iemand …’ heeft de SWOV een publikatie laten verschijnen waarin de eerste stap gezet wordt op weg naar de ontwikkeling van een wetenschappelijk onderbouwde langetermijnvisie op de verkeersveiligheid. […] Aan de ontwikkelde visie ligt […] de gedachte ten grondslag dat een evolutie naar een duurzaam veiliger verkeerssysteem mogelijk is.

Door met Duurzaam Veilig zijn daaraan twee principes toegevoegd: vergevingsgezindheid en statusonderkenning. Een evaluatie van de eerste tien jaar Duurzaam Veilig (1998-2008) laat zien dat de visie waarschijnlijk in belangrijke mate heeft bijgedragen aan de positieve ontwikkelingen in de verkeersveiligheid in deze periode. Ook een kosten-batenanalyse laat een positief resultaat zien.

Toekomst: Meer aandacht voor ernstig gewonden

Duurzaam Veilig is een van de drie pijlers van het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid en wordt in het buitenland genoemd als een van de belangrijkste verkeersveiligheidsvisies in de wereld. Net als de Zweedse 'Vision Zero' is Duurzaam Veilig een *Safe System Approach* die in steeds meer Europese landen wordt overgenomen. Verschillende regionale overheden in Nederland geven daarnaast aan nog verder te willen gaan met hun ambitie: op weg naar nul verkeersslachtoffers. Letty Aarts, SWOV-onderzoeker en nauw betrokken bij zowel Duurzaam Veilig als het regionale verkeersveiligheidsbeleid: "We realiseren het ons nog te weinig, maar we mogen heel trots zijn op wat de afgelopen decennia met elkaar bereikt hebben op het gebied van verkeersveiligheid. Dit neemt niet weg dat er ook zaken zijn die zorgen baren. Denk bijvoorbeeld aan het stijgend aantal ernstig gewonden en aan de krimpende budgetten. Maar als we beleidsambities en wetenschappelijke kennis – zeg Duurzaam Veilig – blijven samenbrengen, dan zijn we zeker in staat om volgende stappen te zetten. De uitdaging daarbij is, nu meer dan ooit, om uit te zoeken hoe dat binnen de huidige randvoorwaarden zo slim mogelijk kan." ■

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

Uit SWOVSchrift 105, februari 2006

Op 2 november presenteerde de SWOV het boek *Door met Duurzaam Veilig; Nationale Verkeersveiligheidsverkenning 2005-2020* in Museum Naturalis te Leiden. Het eerste exemplaar is aangeboden aan Karla Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat, en vertegenwoordigers van andere overheden en maatschappelijke organisaties. Het boek bevat een brede uitwerking van Duurzaam Veilig en biedt nieuwe perspectieven om de verkeersveiligheid in Nederland de komende jaren verder te verbeteren. De oorspronkelijke uitgangspunten zijn gehandhaafd. Wel zijn de uitgangspunten op een aantal plaatsen geherformuleerd en/of aangevuld met nieuwe inzichten. Verder bevat de geactualiseerde visie twee nieuwe principes: vergevingsgezindheid en statusonderkenning.

Startprogramma duurzaam veilig verkeer

Uit SWOVschrift 72, september 1997

Op 1 juli 1997 Is door het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Unie van Waterschappen (UvW) en het ministerie van Verkeer en Waterstaat een Intentieverklaring getekend over het Startprogramma duurzaam veilig verkeer. Het Startprogramma bevat een aantal afspraken voor de komende jaren over infrastructurele maatregelen, handhaving, educatie en flankerende maatregelen. Bovendien houdt het de voorbereiding in van de integrale invoering van een duurzaam vellig wegverkeer.

Alcohol, drugs en medicijnen: grote risico's in het verkeer

Sinds jaar en dag is het gebruik van stoffen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden voor de SWOV een belangrijk onderwerp. Vanaf het allereerste begin heeft een deel van het SWOV-onderzoek zich gericht op het gebruik van dergelijke stoffen en de effecten ervan op de verkeersveiligheid en op het voorkómen van gebruik in het verkeer.

Toen: Alcohol

Al in het allereerste SWOVSchrift, nummer 0 uit 1979, was alcohol in het verkeer een van de onderwerpen. Toen ging het over mogelijke ontnuchteringsmiddelen zodat je toch kon gaan rijden nadat je had gedronken. Later ging het vooral om efficiënte manieren om mensen te bewegen niet te drinken voor het rijden: campagnes en steeds efficiëntere manieren om te handhaven en te straffen. Risico's, aselecte controles, ademanalyse, Bob-campagne, Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA) en alcoholslot zijn allemaal onderwerpen waar de SWOV zich in de loop der jaren over heeft gebogen.

Rijden onder invloed en de rijopleiding

Uit SWOVschrift 43, juni 1990

Rijden onder invloed heeft ernstige gevolgen; in het bijzonder voor de jonge beginnende automobilist. Het is daarom gewenst binnen de rijopleiding aandacht te besteden aan deze problematiek. Om dat te kunnen doen moeten er lespakketten en methoden zijn die kennis en gedrag positief kunnen beïnvloeden. Bovendien moeten instructeurs in staat zijn de benodigde kennis over te dragen en het gedrag van de kandidaat-automobilist te vormen. Ten slotte moet de kennis over 'rijden onder invloed' getoetst kunnen worden door middel van het CBR-theorie-examen.

Nu: Alcohol, drugs en medicijnen

Naast alcohol zijn drugs en medicijnen als risicofactor een steeds belangrijker onderwerp van studie geworden; dit is ook het geval bij de SWOV. Ook in 1979 werden al drugs en medicijnen gebruikt voordat men aan het verkeer deel ging nemen, maar inmiddels is niet alleen het gebruik van deze middelen toegenomen, ook is meer bekend over de gevaren van het gebruik van dit soort psychoactieve stoffen in het verkeer. Daarom heeft de SWOV binnen het Europese DRUID-onderzoek (www.druid-project.eu) dat in 2011 werd afgerond, het gebruik van drugs en medicijnen in het verkeer in kaart gebracht voor Nederland. Het onderzoek toonde aan dat minder dan één procent (0,7%) van de Nederlandse automobilisten met 0,5 promille of meer alcohol in het bloed rijdt. Het geschatte EU-gemiddelde is tweemaal zo hoog (1,5%). Het percentage automobilisten dat met slaap- of kalmeringsmiddelen rijdt, ligt in Nederland op 0,6% (EU: 1,4%). Het cannabis- en amfetaminegebruik onder automobilisten ligt in ons land iets hoger dan het EU-gemiddelde: 1,67% bij cannabis (EU: 1,32%) en 0,19% bij amfetamines (EU: 0,08%). Bij de overige drugs (cocaïne, heroïne) is het gebruik in het Nederlandse verkeer gelijk aan het EU-gemiddelde. Daarnaast werden binnen dit project onder leiding van de SWOV drugstesters getest op hun validiteit, betrouwbaarheid en praktische bruikbaarheid door de politie.

Toekomst: Intensievere controle drugsgebruik

Er zijn verschillende aanwijzingen dat het drugsgebruik onder verkeersdeelnemers een rol speelt bij verkeersongevallen. Vooral het gelijktijdig gebruik van alcohol en drugs en van de combinatie van verschillende drugs leidt tot een sterke risicoverhoging. Volgens SWOV-onderzoeker Sjoerd Houwing gaat invoering van drugwetgeving zorgen voor intensievere controle van drugsgebruik in het verkeer.

"Maar we moeten ervoor waken dat drugshandhaving ten koste gaat van alcoholhandhaving", aldus Houwing. Daarnaast is er een (kleine) groep zware drinkers die verantwoordelijk is voor de meeste ernstige alcoholongevallen en voor wie de huidige maatregelen weinig of geen effect lijken te hebben. Houwing: "Het is nog te vroeg om uitspraken te kunnen doen over de effecten van de invoering van het alcoholslot voor de groep zware drinkers. Het is nog onduidelijk welk deel van deze groep ervoor kiest daadwerkelijk een alcoholslot in hun auto in te bouwen." Houwing ziet het als een uitdaging de komende jaren het onderzoek ook op deze groep te richten. ■

Introductie alcoholslot in Nederland

Uit SWOVschrift 118, juni 2009

Om een effectievere aanpak van de zware drinkers in het verkeer te bewerkstelligen heeft de regering besloten in 2010 een alcoholslotprogramma in te voeren. Hierin worden zware overtreders en recidivisten verplicht om een alcoholslot in hun auto te laten installeren. Doen ze dat niet, dan wordt hun rijbewijs ongeldig verklaard. […] Verschillende buitenlandse evaluatieonderzoeken toonden aan dat de recidive onder bestuurders met een alcoholslot gemiddeld 75% minder was dan voor bestuurders met een ontzegging van de rijbevoegdheid.

Ontnuchteringsmiddelen: effect 'ontnuchterend'

Uit SWOVschrift 2, september 1979

Vooral de centrale verwerking van informatie in de hersenen wordt hierdoor [door alcohol] negatief beïnvloed, ook bij lage alcoholconcentraties. Dit beïnvloedt het gedrag, ook in het verkeer. Er is een aantoonbaar verband tussen de hoeveelheid alcohol die verkeersdeelnemers gedronken hebben en de kans die zij hebben om bij een ongeval betrokken te raken. Een ontnuchteringsmiddel zou hier soelaas kunnen bieden voor wie het drinken niet kan of wil laten of matigen.

Infrastructuur en verkeersveiligheid: een twee-eenheid

Infrastructuur en verkeersveiligheid zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Al in de eerste jaren van haar bestaan benadrukt de SWOV het belang van een veilige infrastructuur. De nadruk lag in het begin vooral op autosnelwegen en veilige bermen, later kwam daar de veiligheid binnen de bebouwde kom in woonwijken bij.

Eindhoven en Rijswijk: minder ongevallen na herinrichting

Uit SWOVschrift 42, maart 1990

Het Demonstratieproject herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden is in 1976 van start gegaan als reactie op problemen met de toename van het autoverkeer. In het project zijn stedelijk gebieden in Rijswijk en Eindhoven heringedeeld in ruimten waar de verkeersfunctie domineert en in ruimten waar de verblijfsfunctie (wonen en leven) domineert en dus de verkeersfunctie in meer of mindere mate wordt belemmerd.

Toen: Herindeling stedelijke gebieden

Het 'Demonstratieproject herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden' dat in 1976 van start ging als reactie op problemen met de toename van het autoverkeer, was een duidelijk teken dat het belang van een veilige infrastructuur werd onderkend. In het project werden stedelijke gebieden in Rijswijk en Eindhoven heringedeeld in delen waar de verkeersfunctie de nadruk kreeg en in delen waar de verblijfsfunctie, wonen en leven, het belangrijkst was. Drie principes werden gehanteerd bij de herindeling: (1) het weren van verkeer dat er niet thuis hoort, voornamelijk door het inrichten voor eenrichtingsverkeer, (2) het beïnvloeden van de snelheid van het bestemmingsverkeer, meestal door het aanleggen van drempels en (3) het aantrekkelijk maken van de omgeving door herinrichting tot woonerf.

Het project was succesvol: na de herinrichting daalde het aantal letselongevallen in delen met een verkeersfunctie met ongeveer 16%, en in woonwijken met 70%. Ook toonde het project aan dat de herinrichting van verblijfsruimten tot woonerf minder kosteneffectief was dan goedkopere maatregelen die in 30km-zones werden aanbevolen. De SWOV heeft veel gebruikgemaakt van dit project: de bevindingen hebben aan de wieg gestaan van de wegcategorisering die zo'n belangrijk deel vormt van Duurzaam Veilig.

Nu: Scheiding en veilige rijsnelheden

De inspanningen om te komen tot een veiliger verkeer hebben zich niet beperkt tot alleen het stimuleren van Zones 30 in verblijfsgebieden. Vanuit de visie Duurzaam Veilig, die een scheiding tussen verschillende soorten weggebruikers voorstaat, heeft men zich ingespannen om de verschillende soorten weggebruikers een

Dertig kan het antwoord zijn

Uit SWOVschrift 3, maart 1980

Zal een verlaging van de maximum snelheid binnen de bebouwde kom [van 50 naar 30 km/uur] de verkeersveiligheid ten goede komen? De SWOV meent dat de ernst van letsels zeker kan afnemen. Dat wel op voorwaarde dat de werkelijke rijsnelheid – en als gevolg daarvan de botssnelheid – duidelijk daalt.

'eigen' plaats te geven in de infrastructuur om ongevallen zo te voorkomen. Het scheiden van verschillende typen weggebruikers is niet altijd mogelijk, en waar ongevallen zich wél kunnen voordoen moet de ernst van de afloop zo gering mogelijk zijn door snelheidsbeperking van het gemotoriseerde verkeer. Daarom heeft de SWOV op basis van haar onderzoek onder meer de aanleg van veilige fietsvoorzieningen en de aanleg van snelheidsremmende maatregelen voorgestaan en gestimuleerd. Zo heeft de SWOV zich bijvoorbeeld sterk gemaakt voor de aanleg van vrij liggende fietspaden, rotondes en 60km/uur-zones; infrastructurele aanpassingen die de veiligheid bevorderen en die iedereen in Nederland kent.

Toekomst: Afstemming

Veiligheid is niet de enige factor binnen de wereld van verkeer en vervoer. Behalve met veiligheid moet er ook rekening worden gehouden met bereikbaarheid, milieu, leefbaarheid en ruimtelijke ordening. SWOV-onderzoeker Atze Dijkstra: "Er wordt op dit moment veel gediscussieerd over het mengen of scheiden van verkeersstromen, maar de verschillende belangen zijn ook gebaat bij meer integratie. In de komende jaren verwacht ik dat vooral bij de inrichting van stedelijke gebieden naar dialoog en samenwerking tussen stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en andere belanghebbenden zal worden gezocht". ■

Sociale vergevingsgezindheid: meten en beïnvloeden

Uit SWOVschrift 124, december 2010

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.

Jonge automobilisten: nog steeds een risicogroep

Van oudsher hebben jonge automobilisten – en dan vooral jonge mannelijke automobilisten – een sterk verhoogd risico om in het verkeer te overlijden of gewond te raken. De SWOV is al heel lang betrokken bij dit onderwerp en heeft aan de wieg gestaan van een groot aantal gerichte maatregelen, waaronder de gevaarherkenningstoets en begeleid rijden.

Toen: Problemen als overmoed en onervarenheid

In december 1989 kopt een van de artikelen in SWOVschrift "Jonge automobilisten: branie en overmoed". Behalve op het gebrek aan ervaring wijst de SWOV hierin expliciet op 'de leeftijd' als een van de verklaringen voor het hoge ongevalsrisico: branie, overmoed, afwijzing van gezag en regels. Maar ook de ervaringscomponent staat al centraal in het begrijpen van de verkeersonveiligheid van jongeren. Er wordt een paradox gezien: ervaring moet je opdoen in de praktijk, maar jonge automobilisten zonder ervaring de praktijk insturen is een bron van onveiligheid. Er is aandacht voor de vraag hoe de problemen van jongeren zich nu precies manifesteren en waar ze vandaan komen. Maar daarnaast wordt ook al in termen van oplossingen gedacht: Gefaseerde opleiding? Begeleid rijden?

Nu: Maatregelen als gevaarherkenning en begeleid rijden

In de loop der jaren heeft de SWOV veel aandacht besteed aan de problematiek van jonge automobilisten. En vooral ook het afgelopen

Achtergronden van het hoge risico

Uit SWOVschrift 64, september 1995

De SWOV heeft een rapport uitgebracht (R-94-82) dat uitgebreid aandacht besteedt aan de onveiligheid van jonge gemotoriseerde verkeersdeelnemers. […] In het algemeen kenmerkt de groep jongeren in het verkeer zich door:
- een gebrek aan rijervaring;
- onvoldoende herkenning van gevaar;
- veel mentale inspanning nodig voor het besturen van een voertuig;
- snel fouten maken in complexe situaties;
- zelfoverschatting;
- grote bereidheid tot het nemen van risico's.

decennium zijn enkele gerichte maatregelen genomen. Zo is in 2002 het beginnersrijbewijs ingevoerd, gekoppeld aan een lagere alcohollimiet en een eenvoudig puntenstelsel. Sinds 2009 wordt bij het theorie-examen van het rijbewijs B ook de vaardigheid gevaarherkenning getoetst. En tot slot is er sinds eind 2011, in de vorm van een experiment, de mogelijkheid om onder begeleiding ervaring op te doen in het verkeer voordat iemand op zijn 18e zelfstandig de weg op mag: begeleid rijden ofwel 2toDrive. Eind augustus dit jaar waren er ruim 70.000 deelnemers. De SWOV is betrokken bij dit soort maatregelen, bijvoorbeeld om een maatregel verder te verfijnen of om de maatregel te evalueren.

De exacte effecten van de maatregelen zijn meestal niet bekend of men heeft geen effect kunnen vaststellen. Een uitzondering hierop vormt de verlaging van de wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders. Wat wel vaststaat, is dat het risico van de groep jonge automobilisten de afgelopen twintig jaar duidelijk is gedaald. Echter, voor de jonge mannelijke automobilisten blijft deze daling achter bij die van ervaren mannen. Daardoor is het verschil in risico tussen jonge mannen en ervaren mannen in de afgelopen twintig jaar gestegen van een factor 5 naar bijna 7. Het verschil in risico tussen jonge vrouwen en ervaren vrouwen is in deze periode gelijk gebleven op een factor 2.

Jonge automobilisten: branie en overmoed

Uit SWOVschrift 41, december 1989

Jonge automobilisten hebben een grote structurele achterstand op experts. Deze achterstand is een combinatie van gebrek aan ervaring en leeftijdseffecten. De structurele achterstand wordt met toenemende leeftijd (en ervaring) steeds minder, eerder voor vrouwen dan voor mannen. Het probleem is dat het ervaringsgebrek vrijwel alleen in de praktijk te verhelpen is, terwijl de praktijk zonder ervaring juist het onveiligheidsprobleem oplevert. […] Daarnaast zal een grondige aanpak nodig zijn om een fundamentele gedragsverandering te bereiken. Dit geldt niet alleen voor snelheidsgedrag, maar ook voor branie, overmoed en afwijzing van gezag en regels. Een aanpassing van de rijopleiding zou ertoe kunnen bijdragen dat jongeren meer ervaring opdoen.

Toekomst: Stapsgewijze toegang tot het verkeer?

Wat kunnen we de komende periode nog doen om verdere winst te boeken? Onderzoeker Willem Vlakveld, een van de SWOV-experts op het gebied van jonge automobilisten: “Uit hersenonderzoek weten we nu dat de hersenen pas op veel latere leeftijd uitontwikkeld zijn dan we eerder dachten: pas op 24-jarige leeftijd. Heel gericht hersenonderzoek zou ons vervolgens duidelijker kunnen maken wat we nu precies op welke leeftijd van jongeren mogen verwachten. Dat zou wat mij betreft de basis moeten zijn om nog eens goed na te denken of we jongeren niet pas later tot het gemotoriseerde verkeer willen toelaten. Of in elk geval de toegang stapsgewijs maken, via een zogenoemd getrapt rijbewijs: meer ervaring, meer toegang tot moeilijkere omstandigheden zoals ‘s nachts rijden of met vrienden.” Vlakveld geeft wel aan dat er voor dit soort beperkingen maatschappelijk draagvlak gecreëerd moet worden en dat daarbij bijvoorbeeld gedacht kan worden aan het beschikbaar stellen van goed en goedkoop openbaar vervoer voor jongeren. ■

Gevaarherkenning en ongevalsbetrokkenheid

Uit SWOVschrift 125, voorjaar 2011

In de afgelopen onderzoeksperiode heeft de SWOV onderzoek gedaan om vast te stellen of en hoe je gevaarherkenning kunt meten. Binnen dit onderzoek heeft de SWOV twee toetsen ontwikkeld: een filmtoets en een fototoets. […] Bij beide toetsen bleken beginnende bestuurders met een slechtere toetsscore ook een hogere ongevalsbetrokkenheid te hebben. Inmiddels is gevaarherkenning een vast onderdeel geworden van het theorie-examen voor het rijbewijs B; om praktische redenen wordt hiervoor de fototoets gebruikt.

Voertuigtechnologie: van autogordel naar testprogramma

Zolang de SWOV bestaat vallen de meeste verkeersslachtoffers onder autoinzittenden. Daarom heeft de SWOV vanaf de oprichting niet alleen gekeken naar zaken als infrastructuur en rijgedrag om het aantal slachtoffers te verminderen, maar heeft zij ook onderzoek gedaan naar nieuwe mogelijkheden om de auto als voertuig veiliger te maken.

Toen: Gordels en hoofdsteunen

In de beginjaren van de SWOV waren auto's vaak uitgerust met autogordels, maar de verplichte aanwezigheid van autogordels in nieuw verkochte auto's werd pas ingevoerd in 1971, vier jaar later gevolgd door het verplicht dragen van de gordel op de voorstoelen van de auto. En hoewel het gebruik van hoofdsteunen niet verplicht is, verschijnen de eerste hoofdsteunen op de voorstoelen in 1972. Het was 1980 toen de SWOV melding maakte van het Amerikaanse enthousiasme voor een nieuw veiligheidsinstrument: de airbag. In deze periode waren de veiligheidsvoorzieningen gericht op het voorkomen of beperken van letsel als een ongeval eenmaal had plaatsgevonden. De SWOV onderzocht de effecten op de verkeersveiligheid van deze, toen nieuwe, voorzieningen.

Nu: Veiliger voertuigen

De ontwikkelingen op het gebied van voertuigveiligheid hebben niet stil gestaan; volgens de wet moeten alle nieuwe automodellen aan bepaalde veiligheidseisen voldoen, voordat ze

Bescheiden, maar positief effect van hoofdsteun op verkeersveiligheid

Uit SWOVschrift 2, december 1979

Hoofdsteunen in personenauto's hebben een positief effect op de verkeersveiligheid. Dit effect is overigens ten opzichte van de totale verkeersonveiligheid maar gering. Aanrijdingen aan de achterzijde van personenauto's - bij welk soort ongevallen de hoofdsteun zijn taak hoort te verrichten - behoren namelijk tot de minst ernstige ongevallen. […]
Dat achter-aanrijdingen niet zo hard aankomen voor inzittenden is onder meer een gevolg van de bijna ideale kreukelzone die de kofferruimte van een personenauto doorgaans is.

Colofon

SWOVschrift is het bulletin van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, dat tweemaal per jaar verschijnt. Het bulletin heeft 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:
Ingrid van Schagen
Han Tonnon
Hansje Weijer

Foto's:
Paul Voorham

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; ook kunt u zich hier aanmelden voor de SWOV-nieuwsbrief.
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.

op de weg mogen worden toegelaten. Binnen de Nederlandse wetgeving betreft dit slechts een pakket van minimale eisen waaraan de zogeheten secundaire veiligheid van nieuwe auto's moet voldoen, de botsveiligheid om zo veel mogelijk letsel onder de inzittenden te voorkomen. Het European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) beoogt de voertuigveiligheid te verbeteren door verschillende voertuigmodellen te testen en de resultaten te publiceren. Het eindoordeel wordt uitgedrukt in sterren: vijf sterren is het hoogst haalbare. Hiermee beoogt men consumenten te bewegen veiligere auto's te kopen en invloed uit te oefenen op ontwerpers en auto-industrie om veiligere auto's op de markt te brengen. Vanaf 2009 is Euro NCAP met een nieuw test- en beoordelingsprogramma gestart dat ook de primaire veiligheidsvoorzieningen beoordeelt: voorzieningen die ongevallen voorkómen. Naar verwachting zal dit leiden tot een versnelde invoering van voorzieningen als elektronische stabiliteitscontrole (ESC).

Toekomst: Nog meer nieuwe technologie

En het houdt nog niet op. De ontwikkelingen gaan door. Er zullen nog heel wat stappen moeten worden gezet, maar is uiteindelijk de auto zonder bestuurder denkbaar en haalbaar? SWOV-onderzoekster Nicole van Nes: "Een auto zonder bestuurder is denkbaar, maar alleen onder zeer strikte en gereguleerde omstandigheden. Dat gaat nog wel even duren. Maar er komt steeds meer nieuwe technologie beschikbaar en die zal de bestuurder bij steeds meer taken ondersteunen." En wat betekent dat voor de SWOV? Van Nes: "Volgens mij heeft de SWOV in de komende periode de taak om te onderzoeken hoe de bestuurder optimaal kan profiteren van de nieuwe technologie en hoe hiermee een zo groot mogelijk positief verkeersveiligheidseffect kan worden bereikt." ■

Ontwikkelingen rond de veiligheidsauto

Uit SWOVschrift 6, december 1980

In de V.S. ziet men veel in luchtzakken (air bags) die in geval van een botsing automatisch en razendsnel tussen berijders en instrumentenpaneel worden opgeblazen. De air bag blijkt nu geheel gebruiksklaar te zijn. De voorkeur van de Amerikanen wordt mede ingegeven door de onmogelijkheid om de gordeldraagplicht in dat land in te stellen. Het draagpercentage is er dan ook maar 10% (in Nederland 50% binnen en 70% buiten de bebouwde kom).

De SWOV en de weggebruiker

Uit SWOVschrift 125, voorjaar 2011

Ook heeft de SWOV de effecten van verschillende intelligente voertuigsystemen voor personenauto's onderzocht. Onderzocht werden elektronische stabiliteitscontrole, intelligente snelheidsassistentie, het Lane Departure Warning System, Advanced Cruise Control, navigatiesystemen, eCall, het alcoholslotprogramma, motorvoertuigverlichting overdag, en gordelverklikkers. Al deze intelligente voertuigsystemen lijken in meer of mindere mate een positief effect op de verkeersveiligheid te hebben. Er is nog weinig bekend over mogelijk overlappende effecten of interacties tussen de verschillende intelligente voertuigsystemen; hiernaar is verder onderzoek nodig.