

Extra politietoezicht zou taakstellingen binnen bereik kunnen brengen

Om op korte termijn de taakstellingen op het gebied van de verkeersveiligheid weer binnen bereik te brengen, is grootschalig toezicht door de politie nodig. Er zijn geen beleidsinterventies denkbaar die op korte termijn een even groot effect zullen sorteren. Zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het toezicht behoeven verbetering. De korte-termijn-effecten van verschillende toezichtmethoden zijn in globale zin bekend. Er is nog onvoldoende bekend over het behoud van gedragseffecten over langere tijd met minimale inzet van middelen. In Nederland zijn vrijwel geen experimenten gedaan met politietoezicht op grotere schaal en over een langere periode van één of meer jaren. In het buitenland is dit wel gedaan. Deze voorbeelden laten zien hoe tot verbeteringen gekomen zou kunnen worden.

toename van de werkelijke kans op betrapping en vervolging en hierop gerichte publiciteit. Inspanningen dienen structureel verankerd te worden in de politieorganisatie. Het verkeerstoezicht zou onder een centrale regie moeten worden gebracht. Te denken valt aan onderwerpskeuze, timing, campagnestrategieën en dergelijke. De (her)invoering van een verkeersveiligheidskalender wordt aanbevolen.

Langere termijn

Indien de invoering van een duurzaam-veilig wegverkeer langzaam maar zeker gestalte krijgt, zal na het jaar 2000 het politietoezicht geleidelijk minder intensief kunnen gebeuren. Dit is overigens relevanter voor het snelheidsgedrag en in mindere mate voor het rijden onder invloed en het gordelgebruik. Op het gebied van politietoezicht dienen derhalve de bakens te worden verzet, wil dit daadwerkelijk een bijdrage kunnen leveren aan het bereiken van de taakstellingen van het verkeersveiligheidsbeleid.

Verbetering noodzakelijk

Het verkeerstoezicht van de laatste jaren in Nederland is geen successtory.

De SWOV beveelt aan het toezicht te concentreren op drie onderwerpen: rijden onder invloed, het dragen van autogordels en het zich houden aan de snelheidslimieten. Voorlopige schattingen leren dat indien de verkeershandhaving en in het bijzonder het politietoezicht op een aanzienlijk hoger niveau wordt gebracht, er in het jaar 2000 maar liefst 180 verkeersdoden minder te betreuren zullen zijn in vergelijking met het jaarlijks aantal van 1300 doden op dit moment. Dit hogere niveau van toezicht zal stapsgewijs bereikt moeten worden en aanbevolen wordt dit te doen op basis van de geboekte resultaten.

Er zal sprake moeten zijn van een aanzienlijke toename van de subjectieve kans op betrapping, ondersteund door een aanzienlijke

Extra politietoezicht zou taakstellingen binnen bereik kunnen brengen

1

Schrijf nu in voor SWOV-cursussen 'Duurzaam-veilig'

3

Duurzaam veilig wegverkeer: van concept naar uitvoering

3

SWOV-rapport in het kort

5

Gesloten zijafscherming op vrachtauto's: minder brandstofverbruik en een groter gevoel van veiligheid voor het langzaam verkeer

8

Positief effect verwacht van voorlichting over alcohol en verkeer in voortgezet onderwijs

9

Verkeerseducatie voor nul- tot vierjarigen

10

De verkeersonveiligheid in beeld gebracht: verklaring van de ontwikkelingen in de afgelopen decennia

11

SWOV evalueert campagne: Eindhoven pakt hardrijders in hun portemonnee'

12

Ongevallen met fietsers nader geanalyseerd

14

Verkeersveiligheid en vervoerbeleid

15

SWOV Publicaties

15



Het toezicht op overtredingen in het verkeer wordt incidenteel in den lande, in projectvorm uitgevoerd. Incidenteel wordt er met bepaalde campagnes succes geboekt, maar van een structureel op landelijke schaal uitgevoerd toezicht op belangrijke verkeersovertredingen is geen sprake.

Verkeer heeft een lage prioriteit bij de politie zelf, bij justitie en bij het bestuur en tussen partijen is sprake van een matige samenwerking en onvoldoende afstemming. De benodigde middelen ontbreken en de deskundigheid is ontoereikend.

Uit een inventariserend onderzoek binnen het politie-apparaat - uitgevoerd door Traffic Test - blijkt dat volgens de regiokorpsen hun inzet voor verkeer sinds de reorganisatie is afgenomen met 30%. Het aantal verkeersspecialisten is ingekrompen tot ongeveer eenderde van de vroegere sterkte en de doelen voor de verkeerstaken in de regionale beleidsplannen zijn dusdanig geformuleerd dat zij onvoldoende sturend kunnen werken voor de politie-agenten in de afdelingen en in de basiseenheden.

Ook de Raad voor de Verkeersveiligheid heeft in een discussienota de problematiek rond de verkeershandhaving beschreven. Geconcludeerd wordt dat ondanks

het grote aantal processen-verbaal, het publiek geen grote inzet van de politie ten behoeve van verkeersveiligheid heeft opgemerkt.

Het verdwijnen van verkeersspecialisten bij de politie heeft de aandacht voor de verkeersveiligheidsproblematiek doen verslappen. Bovendien is het verkeerstoezicht een vak dat zonder specialistische kennis niet naar behoren kan worden uitgevoerd. Verder constateren zij dat het verkeer en met name de verkeersveiligheid in de praktijk van het driehoeksoverleg nauwelijks aan de orde komen. Het onderwerp verkeersveiligheid raakt ondergesneeuwd bij andere onderwerpen zoals criminaliteit en de versnipperde regionale en lokale acties hebben onvoldoende uitstraling naar het publiek. Het publiek heeft een verkeerde indruk van bepaalde aspecten van het politietoetreden. Indien verkeersdeelnemers niet meer de veiligheid als motivatie achter het toezicht zien, maar alleen financiële drijfveren, dan zal dat ten koste gaan van de geloofwaardigheid van het politietoezicht in zijn totaliteit.

Landelijk en structureel karakter

Het zou zowel de effectiviteit als de efficiëntie ten goede komen als het politietoezicht op belangrijke

verkeersovertredingen een meer landelijk en structureel karakter krijgt, waarbij regelmaat en continuïteit in het toezicht gewaarborgd zijn over langere periodes.

Een landelijke, grootschalige aanpak is tot nu toe niet van de grond gekomen. Uiteraard heeft dit direct te maken met prioriteitsstellingen voor en binnen de politie. Bij besprekingen over verkeersveiligheid in de Tweede Kamer is van de zijde van de Kamer zowel in 1995 als in 1996 aangedrongen op een betere verkeershandhaving. De SWOV bevoelt aan de beschikbare kennis op het gebied van de verkeershandhaving en daarbinnen het verkeerstoezicht - op een zodanige wijze toe te passen dat in Nederland de subjectieve kans op betrapping en vervolging structureel aanzienlijk toeneemt.

Het gaat om de knikkers.....

Verkeershandhaving en de taakstelling op het gebied van de verkeersveiligheid voor het jaar 2000

*Ir. F.C.M. Wegman
& dr. Ch. Goldenbeld
D-96-8-20 blz. 115,-*

aan de ontwikkelingen die zich in deze de afgelopen jaren hebben voorgedaan.

De belangrijkste conclusies gaan in op:

- de prioriteit van het wegontwerp;
- de vertaling van ontwerpprincipes op verschillende hiërarchische niveaus: het lokaal ontwerp, de categorisering van wegen, de structuur van het wegennet;
- de positie van regelgeving hierbinnen, mede in relatie tot afstemming op de componenten mens en voertuig;
- de afstemming van bottom-up en top-down benaderingen: lokale proef- en demonstratieprojecten versus aanpassingen van het wegennet op landelijke schaal;
- het belang van gefaseerde implementatie en het ontwerp van implementatie-trajecten.

Fasering en concretisering

In deel II 'Fasering en Concretisering' is getracht concrete inhoud te geven aan het proces van de totstandkoming van een duurzaam-veilig wegverkeer. De SWOV bepleit de realisering van een eerste fase of startvariant 'duurzaam-veilig'.

De vereniging van haalbaarheid op korte termijn en het leveren van een stapsgewijze bijdrage aan langere termijn doelen heeft hierbij voorop

gestaan: soberheid van de maatregelen en kosten-effectiviteit zijn als maatstaven gehanteerd.

De behandelde maatregelen concentreren zich op herindeling en herinrichting van het Nederlandse wegennet met voornamelijk beschikbare middelen: uniformering van voorrangregelingen, uitbreiding van 30 km/uur-zones, instelling van een vergelijkbare 60 km/uur-zoning buiten de bebouwde kom, combinatie met verandering van de voorrangregeling voor langzaam verkeer, een beperkte verzameling van fysieke maatregelen aan de weg en de introductie van een proces van verkeersveiligheidsauditing bij infrastructurele projecten als eerste inzet op verkeersveiligheidsfacetbeleid.

Context

In deel III 'Context' is getracht vanuit een inventarisatie van betrokkenen in het verkeers- en verkeersveiligheidsveld de op het wegontwerp toegespitste startvarianten uit te bouwen naar andere aspecten van het verkeersveiligheidsbeleid: procedures en communicatie, educatie, rijopleiding en gedragsbeïnvloeding, en verkeerstoezicht.

Het rapport sluit af met een slotbeschouwing waarin mogelijke

volgstappen na implementatie van een 1e fase of startvariant 'duurzaam-veilig' tegen het licht worden gehouden. De afstemming op en van het infrastructuurbeleid en mobiliteitsbeleid neemt hierbij een prominente plaats in.

Drie kerngedachten

De door de SWOV voorgestelde strategie voor de totstandkoming van een 'duurzaam-veilig' wegverkeer is in essentie gebaseerd op drie kerngedachten:

1. Duurzaam-veilig beleid is mede omschreven als integraal beleid: afstemming van de diverse sectoren van het verkeersveiligheidsbeleid op elkaar, en facetbeleid: inbrengen van veiligheidscriteria bij de besluitvorming in andere beleidssectoren. Dat is enerzijds ingewikkeld en levert anderzijds veel vrijheden in de uitwerking. Om het proces van beleidsontwikkeling hanteerbaar te kunnen houden en richting te kunnen verschaffen is het nodig een *strategische kern* te definiëren. Die kern is vervolgens richtingbepalend en fungeert als verankering voor de overige elementen van de strategie. De strategische kern is gelegd bij het wegontwerp. Daarbinnen is de basisgedachte betrekkelijk simpel: conflicten in het verkeer, die als ze misgaan en tot ongevallen leiden *noodzakelijkerwijs* ook ernstig of dodelijk letsel met zich meebrengen, moeten daaruit verwijderd of veranderd worden. De term *wegontwerp* moet hierbij ruim worden opgevat: dat is de combinatie van regels en fysieke kenmerken. Soms kan volstaan worden met het veranderen van de regels, soms is het de weg die moet worden aangepast, vaak is het de combinatie van beide.

2. Duurzaam-veiligheid kan niet van vandaag op morgen worden gerealiseerd. Om het proces van uitvoering hanteerbaar te houden



In een duurzaam-veilig wegverkeer is deze situatie ongewenst

Schrijf nu in voor SWOV-cursussen

'Duurzaam-veilig'

Op 30 januari 1997 organiseert de SWOV voor de vijfde achtereenvolgende keer de eendaagse cursus 'Duurzaam-veilige wegen binnen de bebouwde kom'. Tijdens deze dag zal Ir. A. Dijkstra, projectleider bij de SWOV, optreden als cursusleider. Hij zal beginnen met het uitleggen van de principes van een duurzaam-veilig wegennet. Vervolgens wordt het bestuurlijk kader, de kosten en het realiseringstraject van 'duurzaam-veilig' geschetst door Ir. H.J. Moning, werkzaam bij de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat. Na een uitleg over de categorie-indeling van wegen door SWOV onderzoeksmanager ir. S.T.M.C. Janssen krijgt de cursus een workshop-achtig karakter. Aan de hand van praktijkvoorbeelden worden samen met de

cursisten de principes van een duurzaam-veilig wegennet uitgewerkt. Tot slot zal ing. W. Serné van de Gemeente Zoetermeer een toelichting geven aan de hand van zijn dagelijkse praktijk als verkeerskundig ontwerper. De voorbeelden die deze dag aan de orde komen hebben voornamelijk betrekking op situaties binnen de bebouwde kom.

Op 6 februari 1997 wordt de eendaagse cursus 'Duurzaam-veilige infrastructuur buiten de bebouwde kom' georganiseerd. De heer J. van Minnen, senior wetenschappelijk medewerker bij de SWOV, is deze dag uw cursusleider. De cursus is qua inhoud te vergelijken met de hiervoor omschreven cursus, met dien verstande dat op deze dag

de nadruk op toepassingen en voorbeelden buiten de bebouwde kom zal liggen. Dit betekent dat u op deze dag grotendeels andere sprekers zult aantreffen.

Wilt u zich voor één of voor beide cursussen aanmelden?

Vraag dan het uitgebreide programma en inschrijfformulier aan bij Sandra Rietveld, afdeling Voorlichting en Publiciteit van de SWOV, telefoon: 070-3209323. De prijs per cursus is f 585,- inclusief BTW. In deze prijs zijn een cursusboek, koffie/thee en lunch inbegrepen. Haast u met aanmelden. De cursussen hebben een kleinschalig karakter (ongeveer 20 deelnemers) en de aanmeldingen worden toegekend in volgorde van binnenkomst.

Duurzaam-veilig wegverkeer: van *concept* naar uitvoering

Sinds de oorspronkelijke formulering van het 'duurzaam-veilig'-beleid in het derde Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MPV3) zijn we inmiddels vijf jaar verder, en vier jaar ten opzichte van de eerste uitwerkingen in de Nationale Verkeersveiligheidsverkenning 1990/2010. In die periode heeft het 'duurzaam-veilig'-beleid brede steun ontvangen en ook tot vele enthousiaste plaatselijke initiatieven geleid. Van overwegend belang wordt nu dat de toepassing en uitvoering van dat beleid ook op landelijke schaal op gang wordt gebracht. Dit zou dan tegelijkertijd zodanig moeten gebeuren dat die uitvoering ook weer zijn eigen impulsen voortbrengt. Een vliegwiel moet bij wijze van spreken op gang worden gebracht: als dat eenmaal draait, dan is er niet zo heel veel meer nodig om het draaiende te houden.

In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat en ter ondersteuning van de stuurgroep Duurzaam-veilig (een samenwerkingsverband van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten) heeft de SWOV onderzocht hoe het

'duurzaam-veilig'-beleid nader gestalte zou kunnen worden gegeven. Praktisch gerichte vragen stonden hierbij voorop: waar mochten de zwaartepunten in het beleid worden gelegd, hoe verhoudt zich de kosten-effectiviteit van de verschillende maatregelen of maatregeltypen onderling, hoe te komen tot afgewogen pakketten van maat-

regelen, welke organisaties en instanties zouden uitvoering aan het beleid moeten geven, wat voor instrumenten en samenwerkingsverbanden zijn daartoe nodig of wenselijk? Etcetera.

SWOV-rapportage: perspectief

De SWOV-rapportage is opgesplitst in drie delen.

In deel I 'Perspectief' zijn op een betrekkelijk abstract niveau begripsmatige inhoudsverkend, waarbij vooral ook aandacht is geschonken



is het nodig begin- en vervolgstappen te definiëren. *fasering* van de implementatie. Elke stap moet daarbij enerzijds voldoende concreet zijn omschreven om er zelfstandige besluitvorming over mogelijk te maken. Anderzijds moet het verband met globaal omschreven lange termijn doelen voldoende duidelijk zijn om er logische vervolgstappen op te kunnen baseren. Vragen van haalbaarheid, kosten en dergelijke vormen zo geen aantasting van de doelen maar hebben slechts gevolgen voor de mate van begrenzing van elke afzonderlijke stap of fase.

3. Het concept duurzaam-veilig kan niet worden gerealiseerd zonder een vorm van *centrale sturing en coördinatie*, ook bij vergaande decentralisatie van bevoegdheden en verantwoordelijkheden. In dit spanningsveld moet naar nieuwe wegen (!) worden gezocht. Ook deze context maakt het nodig dat begrepen, tot de kern teruggebrachte concrete stappen worden geformuleerd opdat daar consensus over kan worden verworven.

Stuurgroep

Een belangrijk deel van de principes en uitwerkingen in het rapport heeft zijn weg gevonden naar de Stuurgroep

Duurzaam-veilig en diens Concept-Uitvoeringsprogramma Duurzaam-veilig. Dit concept-programma is momenteel in discussie. De benadering die de stuurgroep daarin voor ogen staat om tot de realisering van een duurzaam-veilig wegverkeer te komen wordt dan ook krachtig door de SWOV ondersteund.



*Duurzaam-veilig wegverkeer:
van concept naar uitvoering*

Eindrapportage van het project

*Drs. R. Roszbach, drs. R.D. Wittink
& ir. F.C.M. Wegman.
R-96-34. 108 blz. f 35,-.*

SWOV RAPPORT

IN HET KORT

Cruise control gunstig voor verkeersveiligheid

Van de toepassing van cruise control in personenauto's is een positief effect op de verkeersveiligheid te verwachten. Dit blijkt uit een studie die de SWOV heeft uitgevoerd (R-96-21). De studie werd mogelijk gemaakt door de jaarlijkse financiële bijdrage van de RAI Vereniging. Wat de omvang van het verwachte verkeersveiligheidseffect zal zijn, is nog niet vastgesteld.

Cruise control is een voorziening waarmee automatisch een constante rijnsnelheid wordt aangehouden. De bestuurder stelt de gewenste rijnsnelheid in, waarna het apparaat deze snelheid handhaaft door het overnemen van het gas geven en gas terugnemen. De bestuurder kan op elk moment de cruise control 'overrulen', door zelf gas te geven of door te remmen. Uit een eerder gehouden praktijkproef blijkt dat het gebruik van cruise control een positieve invloed heeft op het snelheidsgedrag: men rijdt minder vaak te snel.

Van de reductie van de snelheid mag een positief effect op de verkeersveiligheid worden verwacht: de gemiddelde kans op een ongeval neemt af naarmate de snelheden en/of de snelheidsverschillen lager zijn en ook de kans op een ernstige afloop is veel kleiner bij een lagere snelheid dan bij een hogere snelheid. Ook het feit dat cruise control de taak van de bestuurder verlicht, zodat deze meer aandacht aan de verkeersomgeving kan besteden, kan een positieve bijdrage voor de verkeersveiligheid betekenen.

De verwachting is dat het positieve effect op de verkeersveiligheid mede wordt bewerkstelligd doordat het aantal inhaalmanoeuvres afneemt en er minder geremd hoeft te worden. Dit zal vooral het geval zijn naarmate er méér auto's met cruise control zijn uitgerust.

Er ontstaat een rustiger verkeersbeeld waarin ook minder kans op kopstaart-botsingen bestaat.

De cruise control blijkt vooral prettig toepasbaar op wegen met een

rustig verkeersbeeld. Zoals op minder drukke autosnelwegen. Toepassing van de cruise control voor caravan-trekkers is mogelijk extra interessant vanwege de bij deze groep bestuurders vaak voorkomende situatie van colonne-rijden.

De SWOV concludeert dat er voldoende reden is - mede gezien de positieve effecten met betrekking tot milieu en brandstofverbruik - om het gebruik van de cruise control te bevorderen. Gezien de nog relatief hoge aanschafprijs van cruise controls als accessoire in nieuwe auto's (ongeveer fl. 1.200,-) zou dit met enige financiële ondersteuning gepaard kunnen gaan. Hierbij wordt zowel aan de overheid (in de fiscale sfeer) als aan de autobranche gedacht.

Gezien het feit dat met de beschikbare literatuur de omvang van het verkeersveiligheidseffect nog niet hard gemaakt kan worden, is een vervolgstudie te overwegen met behulp van praktijkervaringen van gebruikers van een cruise control.



De veiligheid van oudere fietsers en voetgangers

Ten behoeve van een congres in Birmingham is een overzichtsverhaal gemaakt over de verkeersonveiligheid van oudere fietsers en voetgangers. Ouderen zijn een kwetsbare groep in het verkeer. Het aantal ouderen neemt toe, niet alleen in Nederland. Ook de mobiliteit van ouderen neemt toe. De generatie ouderen van de komende jaren zal meer tijd in het verkeer doorbrengen en grotere afstanden per jaar afleggen dan generaties voor hen deden.

Ze zullen zich niet alleen per auto voortbewegen, te verwachten is ook dat ze veel kilometers als voetganger of fietser in het verkeer zullen maken. In rapport D.96-4 wordt uitgebreid ingegaan op deze onveiligheid van oudere fietsers en voetgangers. Niet alleen de ontwikkelingen in Nederland komen aan bod; ook een internationale vergelijking wordt gemaakt. Tevens wordt ingegaan op de factoren die de veiligheid of juist de onveiligheid van oudere voetgangers en fietsers bepalen. Tot slot wordt een strategie voor maatregelen voorgesteld.

Routewijzigingen en verkeersveiligheid

De SWOV en het Instituut voor Toegepaste Sociale wetenschappen

ITS hebben een studie verricht (R.96-25) met als doel een schatting te geven van het verkeersveiligheidseffect dat ontstaat door wijzigingen die autobestuurders onderweg in hun routes aanbrengen, op grond van opgevangen verkeersinformatie. In de studie wordt de situatie vergeleken waarin autobestuurders de beschikking hebben over RDS-TMC-apparatuur (Radio Data System - Traffic Message Channel) met de situatie waarin de bestuurders die niet hebben. Via deze apparatuur krijgen (vracht)autobestuurders - op elk moment dat er nieuwe berichten zijn - verkeersinformatie via een radiosysteem. Ze kunnen hun apparatuur ook zo instellen dat ze alleen informatie ontvangen voor de route die ze aangeven. Het is een verbetering van de mogelijkheid om (radio)verkeersinformatie te horen.

Het onderzoek richtte zich op autobestuurders die op een autoweg of autosnelweg rijden. Wijzigen zij hun route, dan kunnen ze een alternatief traject nemen over een andere snelweg, danwel de snelweg verlaten en uitwijken naar niet-auto-snelwegen.

Uit de studie blijkt dat bestuurders als gevolg van de beschikbaarheid van RDS-TMC-apparatuur meer relevante verkeersinformatie horen en naar aanleiding daarvan onderweg vaker van route veranderen.

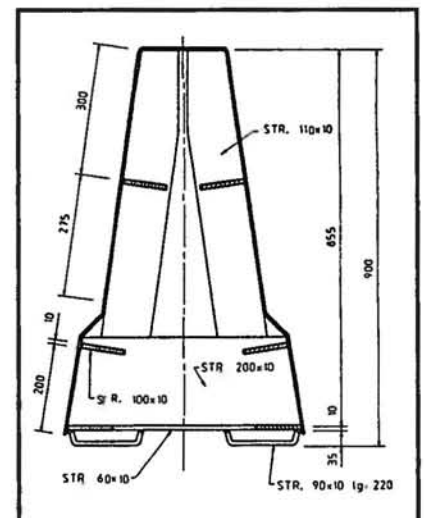
De toename van het verkeersrisico dat hierdoor optreedt, wordt geschat op ongeveer 1%.

Er zijn twee redenen waarom routewijzigingen tot een toename van de verkeersonveiligheid leidt. Ten eerste worden grotere afstanden afgelegd. Autobestuurders lopen dus meer kans om bij een ongeval betrokken te raken. Ten tweede wordt gebruik gemaakt van onveiligere wegen. Autobestuurders staan dus tevens bloot aan hogere risico's.

Twee botsproeven op de stalen STEP-barrier

In 1993 heeft de SWOV in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat een simulatie-onderzoek verricht naar de mogelijkheden om het profiel van de betonnen voertuigkeringen verder te optimaliseren. De resultaten van dit simulatie-onderzoek (m.b.v. het VEDYAC-programma) waren zo hoopgevend (er deden zich bijvoorbeeld geen 'roll-overs' bij lichte personenauto's voor tijdens het simuleren), dat door de begeleidende projectgroep van Rijkswaterstaat is besloten om proeven op ware schaal uit te voeren.

Van het door de SWOV ontwikkelde profiel zijn door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat drie varianten gemaakt. In R.96-26 wordt verslag



Stalen STEP-barrier

gedaan van de test met de verankerde stalen STEP-barrier variant. De proeven met de slipvorm-variant zijn al eerder beschreven (R-95.66) evenals de proeven met de betonnen STEP-barrier met de zogenaamde HAITSMMA-koppeling.

Er zijn twee testen uitgevoerd. Een test met een lichte personenauto met een massa van 900 kg en met een snelheid van 100 km/uur en een inrijhoek van 20 graden. De tweede test is een test met een bus met een massa van 13.000 kg en met een snelheid van 70 km/uur en een inrijhoek van 20 graden. De beide proeven laten een bevredigend verloop zien. Zowel de aanrijding met de personenauto als die met de bus verloopt goed. De algemene conclusie is, dat de stalen STEP-barrier, met elk element aan het wegdek verankerd, voldoet aan de gestelde eisen.

Vrijwillig gebruik van fietshelmen

In samenwerking met andere organisaties heeft Consument en Veiligheid het project 'Promotie van vrijwillig gebruik van fietshelmen bij kinderen' uitgevoerd. Het project is in de gemeenten Noordwijkerhout en Leiderdorp gehouden en richt zich op kinderen van de basisschool. Met name kinderen tot 12 jaar zijn kwetsbaar in het verkeer. Onderzoek heeft aangetoond dat het dragen van een fietshelm het aantal doden en gewonden met hoofdletsel onder fietsers, alsmede de ernst van deze hoofdletsels, aanzienlijk kan verminderen.

Het doel van het project was drieledig, namelijk: nagaan hoe haalbaar promotie van vrijwillig gebruik van fietshelmen bij kinderen is, welke speciaal voor dit project ontwikkelde communicatievormen over fietshelmen kinderen het meest aanspreekt en of de gekozen lokale strategie via scholen effectief is.

Twee fietshelm-importeurs hebben per deelnemende school

20 fietshelmen ter beschikking gesteld. Per school kregen ongeveer 10 à 12 kinderen wekelijks de opdracht de fietshelm bij alle wekelijkse fietsactiviteiten te dragen. Tevens moesten zij een dagboek bijhouden met hun ervaringen. Ook kregen de kinderen de opdracht om mensen in hun directe omgeving (familie, kennissen of burensportclubs of muziekschool en medeleerlingen op school) te onderwerpen over fietshelmengebruik.

Voor het fietshelmenproject zijn twee verschillende communicatieconcepten ontwikkeld, beide gericht op het overtuigen van kinderen van het belang van het dragen van een fietshelm.

Het eerste concept was bedoeld om op een *humoristische wijze* fiets-

De evaluatie en rapportage van het project is door Consument en Veiligheid en de SWOV uitgevoerd. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de ANWB hebben het project financieel ondersteund.

Het project werd positief beoordeeld. Zowel door de volwassenen als door de kinderen zelf werd aangegeven dat er enthousiasme en interesse is ontstaan voor het onderwerp fietshelmen. Bij kinderen is de kennis over fietshelmen toegenomen en is de attitude ten aanzien van het dragen van fietshelmen positiever geworden. Echter, ten aanzien van het zelf (gaan) dragen van een fietshelm zijn kanttekeningen te plaatsen. De reacties van mensen uit de omgeving, zoals nakijken en uitlachen maken dat kinderen snel



helmen onder de aandacht van kinderen te brengen. Het tweede concept was bedoeld om het *oubollige imago* rondom het dragen van (fiets)helm te doorbreken.

Bij de start van het project hebben alle ouders een folder thuisgestuurd gekregen met een kortingsbon van f 15,- voor de aanschaf van een fietshelm. De bon werd gesponsord door twee fietshelm-importeurs. De folder bevatte informatie over waarom fietshelmen belangrijk zijn voor kinderen en aan welke eisen een goede fietshelm moet voldoen.

geneigd zijn de fietshelm af te zetten. Ruim 60% van de kinderen zegt in de toekomst geen helm te willen dragen. De activiteiten van het project hebben er wel toe geleid dat het aantal helmdragende kinderen op beide basisscholen in ieder geval is verdubbeld: 9,2% van de ouders hebben - wellicht mede onder stimulans van de uitgereikte kortingsbonnen - gedurende het project een fietshelm voor hun kind aangeschaft. Het betrof hier met name kinderen in de leeftijd 5-7 jaar.

Gesloten zijafscherming

op vrachtauto's:

minder brandstofverbruik en een groter gevoel van veiligheid voor het langzaam verkeer

Het aanbrengen van gesloten zijafscherming op vrachtwagens levert een brandstofbesparing op van 4 à 5%. De besparing bij trekkers met oplegger is 1 à 2%. Dit blijkt uit een demonstratieproject waarbij gesloten zijafscherming is aangebracht op 28 vrachtwagens met gesloten laadbak en 14 trekker/opleggercombinaties van het transportbedrijf Van Gend & Loos.

De proef is geëvalueerd door de SWOV in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat

De uitkomsten van het onderzoek kunnen worden benut om bedrijven te interesseren voor de vrijwillige aanschaf van gesloten zijafscherming. Met ingang van 1 januari 1995 is alleen open zijafscherming voor nieuwe vrachtauto's verplicht. Vanwege de vormgeving en het grotere oppervlak dat wordt afgeschermd, wordt aangenomen dat gesloten zijafscherming effectiever is voor de verkeersveiligheid. Het gaat dan met name om een reductie van het aantal slachtoffers dat jaarlijks onder de wielen van vrachtauto's terecht komt. In 1995 vielen ten gevolge van een aanrijding met de zijkant van een vrachtauto ruim 30 doden en 80 zwaar gewonden onder bromfietzers, fietsers en voetgangers.

Praktijkproef

Het zwaartepunt bij het onderzoek lag op de vaststelling van de brandstofbesparing door de aanwezigheid van zijafscherming. Hiertoe is door Van Gend & Loos bij de voertuigen die waren voorzien van zijafscherming en bij voertuigen die deel uitmaakten van een controlegroep, gedurende een half jaar het brandstofverbruik geregistreerd. Tevens zijn door het instituut TNO. Wegtransportmiddelen afzonderlijke metingen onder geconditioneerde omstandigheden met een trekker met oplegger en met een bakwagen verricht.

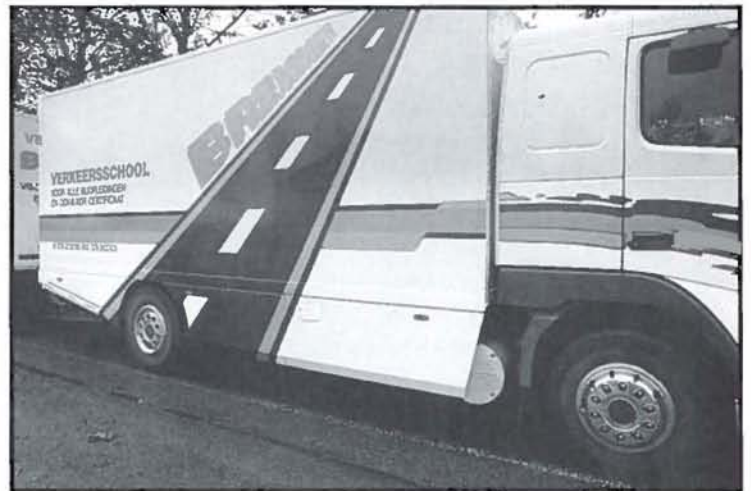
De proef was er verder op gericht praktijkervaring op te doen met de aanschaf, de montage, het onderhoud, en eventuele schade en ongevallen met de betreffende voertuigen. Voorts behelsde het project een praktijktest om het gevoel van

minder sproei-nevel bij regen en na wegdek aan de zijkant van hun vrachtauto optrad; een toename van de zijwindgevoeligheid werd slechts door een enkele chauffeur genoemd.

Van bedrijven waar de vrachtauto's in onderhoud waren, werd vernomen dat als de vrachtauto's van een opklapbare zijafscherming worden voorzien, dit niet tot kostenverhoging bij reparaties en onderhoud leidt.

Gevolgen voor langzaam verkeer

De praktijktest ter vaststelling van het veiligheidsgevoel van fietsers en voetgangers leverde op dat driekwart van de geïnterviewde weggebruikers



Gesloten zijafscherming

veiligheid (subjectieve veiligheid) van fietsers en voetgangers in relatie tot vrachtauto's met zijafscherming vast te stellen.

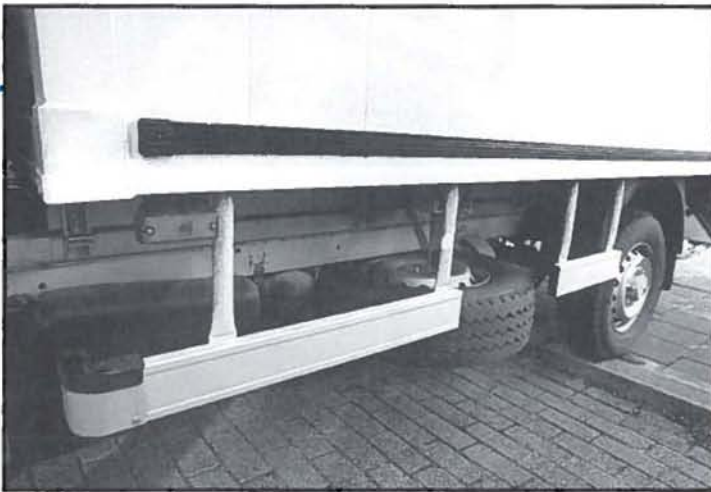
Chauffeurs tevreden

De chauffeurs van de bakwagens waren tevreden over de gesloten zijafscherming. Negentig procent vond dat aldus uitgevoerde zijafscherming de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers ten goede komt. Tevens constateerden zij dat er

vond dat van een veiliger situatie gesproken kon worden. Wel was het opvallend dat slechts een kwart van de ondervraagde fietsers en voetgangers de (gesloten) zijafscherming op de oplegger had opgemerkt.

Effect op verkeersveiligheid

Op basis van de botsdynamica mag worden verwacht dat de effectiviteit van een gesloten zijafscherming groter is dan die van een open zij-



Open zijafscherming

afscherming. Harde cijfers ontbreken echter. Van de open zijafscherming zal na enige tijd de effectiviteit in de praktijk wel vastgesteld kunnen worden. Deze afscherming die sinds

1 januari 1995 verplicht is voor nieuwe vrachtauto's, zal in het jaar 2000 op ongeveer de helft van het Nederlandse vrachtautopark aanwezig zijn. Dan zal het cijferd

kunnen worden hoeveel slachtoffers deze constructie inmiddels heeft bespaard.

Voorlopig kunnen de uitkomsten van het onderzoek worden benut om bedrijven te interesseren voor de vrijwillige aanschaf van gesloten zijafscherming



Praktijkonderzoek zijafscherming voor vrachtauto's

Een demonstratieproject gericht op praktijk, brandstofbesparing en veiligheid

Ing. C.C. Schoon,
R-96-24, 99 blz. f 30,-.

Positief effect verwacht van voorlichting over *alcohol* en *verkeer* in voortgezet onderwijs

Rijden onder invloed van alcohol veroorzaakt in Nederland een groot aantal verkeersslachtoffers. In 1992 nam het rijden onder invloed en het aantal slachtoffers daarvan geleidelijk af. Helaas stagneert thans deze gunstige trend. Een belangrijke winst zou nog te boeken zijn onder jonge automobilisten, met name door een preventieve aanpak. Deze aanpak zou gericht moeten worden op jongeren die hun eerste ervaring opdoen met uitgaan, en dus met drinken in combinatie met verplaatsing in het verkeer.

Voorkomen zou moeten worden dat jongeren zich een vanzelfsprekend patroon aanleren van zelfstandige verplaatsing na drankgebruik, ook wanneer het slechts gaat om verplaatsing per fiets. Om het ontstaan van deze routines te voorkomen moeten jongeren de gevaren leren kennen en de alternatieven die ter beschikking staan. Maar ze moeten ook hun sociale vaardigheden ontwikkelen om groepsdruk te weerstaan en goede voornemen overeind te houden.

Het is belangrijk dat preventie op het gebied van alcohol in het

verkeer aanvangt op een moment dat gewoonten nog niet gevormd zijn, dus in het voortgezet onderwijs. Op deze wijze zijn jongeren beter voorbereid op het moment dat ze bromfiets en later auto gaan rijden.

'Alcohol en verkeer'

Veilig Verkeer Nederland (VNN) heeft in samenwerking met het Nederlands Instituut voor Alcohol en Drugs (NIAD) en de SWOV het project 'Alcohol en verkeer' opgezet. Het project is gesubsidieerd door het Preventiefonds. Op basis van gegevens uit ondersteunend

onderzoek, bestaande uit een literatuurstudie, een enquête onder leerkrachten en een marktanalyse, is een preventieprogramma ontwikkeld dat op vier scholen is geïntroduceerd en uitgevoerd. Dit implementatieproces is geëvalueerd door middel van gesprekken met leerlingen, leerkrachten en intermediaire kaders.

Er is voorlichtingsmateriaal ontwikkeld voor verschillende doelgroepen: een schoolbrochure voor de schooldirectie,



een docenthandleiding, een ouderbrochure, een leerlingemagazine, een videofilm, aanvullende materialen zoals bierviltjes, posters, t-shirts en stickers en trainingsboeken voor intermediairen en leerkrachten.

De conclusie is, dat het ontwikkelde preventieprogramma veelbelovend is. Voor het vervolg

wordt de beste optie geacht om na enkele verbeteringen van het voorlichtingsmateriaal, aansluiting te zoeken bij het reeds op grote schaal uitgevoerde programma 'De gezonde school en genotmiddelen'.



Het voortgezet onderwijs en alcohol in het verkeer

Resultaten van het project 'Alcohol en verkeer in het voortgezet onderwijs' en aanbevelingen

Dr. P. B. M. Levelt
R-96-22. 34 blz. f 20,-.

Verkeerseducatie voor nul- tot vierjarigen

Al in het eerste levensjaar maken kinderen een begin met het leren van de regels in het verkeer. Dit lijkt een vreemde stelling; zelfstandige verkeersdeelname is op die leeftijd immers onmogelijk. Toch worden kinderen al op een vroege leeftijd beïnvloed door het observeren van verkeersgedrag. Ze zijn in staat om uit andermans gedrag en woorden regels af te leiden die toegepast kunnen worden. Het is daarom van groot belang dat ouders hun kinderen actief begeleiden in het verkeer. Als de kinderen later zelf grotere zelfstandigheid in het verkeer krijgen zal dit tot een groter inzicht in verkeer en vervoer leiden.

De SVOV heeft onderzocht op welke manieren verkeerseducatie wordt gegeven aan en ten behoeve van nul- tot vierjarigen en of het zinvol is om projecten te organiseren

voor deze jonge doelgroep. De belangrijkste internationale en nationale verkeerseducatieprogramma's zijn geanalyseerd.

Verkeersclubs en acties zonder clubverband

Verkeersclubs voor jonge kinderen hebben een lange geschiedenis. De oorsprong ligt in Scandinavië en Engeland. Ouders en hun kinderen kunnen zich voor een verkeersclub opgeven en zij ontvangen met vaste tussenpozen post over allerlei verkeersonveilige situaties.

In Nederland is een samenwerkingsproject tussen Walt Disney en Veilig Verkeer Nederland gestart. Dit project lijkt op een verkeersclub, maar wordt door de uitgever een boekenclub genoemd. Het project is gericht op kinderen van vier tot acht jaar. Abonnees ontvangen boekjes die vertaald of bewerkt zijn vanuit het Zweeds. De boekjes bevatten veel ideeën voor onderwerpen en activiteiten. De verkeersclubs spreken de ouders

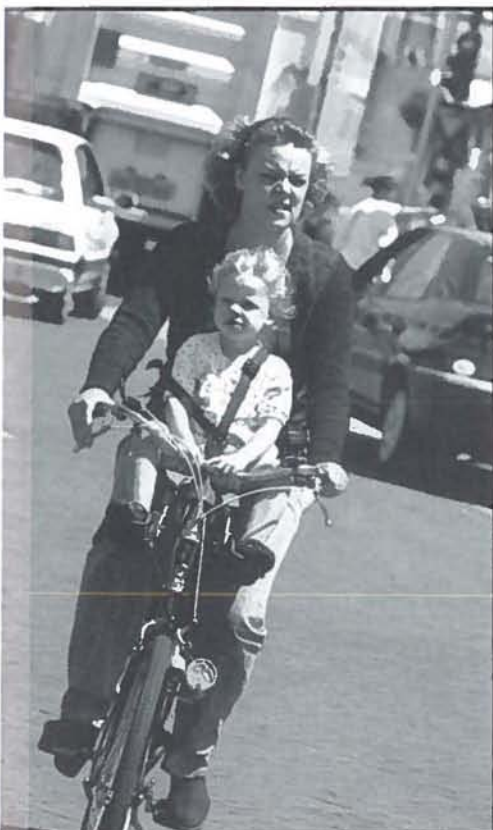
tamelijk persoonlijk aan. Er zijn echter ook andere wegen zoals campagnes via massamedia of verkeerscoördinatoren en programma's die via speelzalen en creches lopen. Via verschillende media worden ouders geïnformeerd over ongevallen waarbij kinderen betrokken zijn, en worden uitgangspunten voor kinderoefeningsprogramma's geschetst en trainingsvoorbeelden gegeven. Ook televisie kan een rol spelen bij het stimuleren van verkeersveiligheid bij jonge kinderen.

Consultatiebureaus

Er bestaat in Nederland een stevig bouwwerk van voorschoolse preventieve gezondheidszorg. Hierbinnen heeft veiligheidsvoorlichting een vaste plek, maar met een niet al te hoge prioriteit. Voorlichting over verkeersveiligheid heeft hierbinnen weer een minimale plaats. De veiligheidsvoorlichting is vooral gericht op een veilige omgeving en op veilige producten. Educatie van kinderen is nauwelijks aan de orde.

Proefproject

De SVOV stelt voor in Nederland een proefproject te starten waarin het voorbeeldgedrag van ouders een grote rol speelt. Tevens is de ontwikkeling van ouderparticipatie van belang. Het best kan aangesloten worden bij reeds bestaande activiteiten. Uitgangspunt is het consultatiebureau.



Te denken valt aan een uitbreiding van de aandacht die in het voorlichtingsmateriaal aan verkeersveiligheid wordt geschonken. Vervolgens wordt versterking nagestreefd van de groepsvoorlichting, gericht op ouders. Deze groepsvoorlichting zou via het consultatiebureau gegeven kunnen worden, maar ook via kindercentra en speelzalen. Het project kan op de basisschool doorlopen via het systeem van de verkeersouders zoals die onlangs door Veilig Verkeer Nederland geïntroduceerd zijn. Het project kan massamediaal ondersteund worden door het

televisieprogramma 'Sesamstraat' en publicaties die daaruit voortvloeien. De rol van de rijksoverheid in deze zou een stimulerende en enthousiasmerende moeten zijn. Zij zou de start moeten subsidiëren, enkele onderdelen moeten voorfinancieren en onderzoek mogelijk moeten maken.

Onlangs is het project 'Allochtone kinderen in het verkeer' gestart. Er wordt gebruik gemaakt van een informatiepakket gericht op ouders van jonge kinderen, dat geheel past in de hierboven beschreven aanpak. Via verschillende kanalen

worden allochtone ouders bereikt om hen te stimuleren tot toezicht op en educatie van hun kinderen. Informatie is te verkrijgen bij de gemeente Den Haag. Dina Weeda, Postbus 12655, 2500 DP Den Haag. Tel. 070 3534609.



Verkeerseducatie nul- tot vierjarigen: inventarisatie en aanbevelingen

Dr. P.B.M. Levell.
R-95-80. 56 blz. f 22, 50.

De verkeersonveiligheid in beeld gebracht

Verklaring van de ontwikkelingen in de afgelopen decennia

De SWOV heeft in 1996 een uitgebreide analyse gemaakt van de verkeersonveiligheid: wat gaat wel goed en wat gaat niet goed en hoe komt dat.

De resultaten hiervan zijn vastgelegd in SWOV-rapport 'Recente ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid'.

- In het rapport worden de ontwikkelingen van allerlei kanten belicht:
- welke groepen verkeersdeelnemers zijn relatief veel bij ongevallen betrokken en op wat voor manier;
 - hoe verhoudt zich de aantallen slachtoffers per leeftijdscategorie tot de bevolkingsomvang in die categorieën;
 - welke relatie is er tussen mobiliteit en verkeersonveiligheid, zowel macroscopisch gezien als per wijze van verkeersdeelname;
 - hoe gaat het met de speerpunten rijden onder invloed, gebruik van beveiligingsmiddelen en snelheden;
 - welk verband is zichtbaar tussen uitgevoerd beleid en de ontwikkeling van het aantal slachtoffers.

Het rapport geeft een overzicht van alle factoren waarvan op eenigerlei wijze een kwantitatieve relatie met de verkeersonveiligheid te leggen is

Daarbij zijn de recente ontwikkelingen in een lange termijn-perspectief geplaatst.

Conclusies

Wanneer we kijken naar de ontwikkeling van het risico (het aantal doden of gewonden per miljard motorvoertuigkilometers) in de laatste

decennia, dan zijn grofweg drie perioden te onderscheiden:

- 1950 tot 1973; risicodaling gemiddeld bijna 4% per jaar;
- 1973 tot 1985; risicodaling gemiddeld ruim 9% per jaar;
- 1985 tot 1995, risicodaling gemiddeld circa 4% per jaar.

Jaren zeventig

In de jaren zeventig werd het tempo waarin de mobiliteit groeide, gedrukt door de energiecrisis en daarnaast werden er maatregelen getroffen op



het gebied van zowel verkeer en vervoer (aanleg van bijvoorbeeld autosnelwegen en andere verbeteringen van het wegennet) als verkeersveiligheid, zoals het instellen van een wettelijke limiet voor alcoholgebruik, het instellen van snelheidslimieten en het invoeren van de draagplicht van gordels en helmen. Daarnaast werden voertuigen steeds veiliger en nam de ervaring van de weggebruikers met een verkeersbeeld met veel motorvoertuigen voortdurend toe. Deze factoren leidden tot een spectaculaire daling van het risico en daarmee van het aantal slachtoffers.

Sinds 1985

De periode sinds 1985 zou als een periode van stabilisatie van het aantal overleden verkeersslachtoffers gekenmerkt kunnen worden. Er zijn twee dalingen van het aantal doden waar te nemen:

- in 1988. Deze daling is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan de limietdifferentiatie op autosnelwegen en was in 1989 grotendeels weer teniet gedaan;
- in 1990-1991. Hiervoor zijn drie factoren zijn aan te wijzen:

- de Golfcrisis, waardoor de mobiliteitsgroei tijdelijk stagneerde;
- de veranderde leeftijdsopbouw die zich in deze jaren toespitste op de 16-19-jarigen, die een groot risico hebben;
- de invoering van de OV-jaarkaart voor studenten, waardoor studenten minder zijn gaan fietsen en wellicht ook iets minder zijn gaan autorijden.

Het is lastig de effecten van deze factoren afzonderlijk te ontrafelen, maar aannemelijk is dat ze alle drie een rol hebben gespeeld.

Sinds 1991

Sinds 1991 is de risicodaling steeds minder geworden en in 1994-1995 is het risico helemaal niet meer gedaald. Hiervoor zijn factoren aan te wijzen zoals:

- de afwezigheid van voldoende extra ordenende maatregelen;
- de decentralisatie: er is tijd nodig om alle partijen aan hun nieuwe rol te laten wennen;
- door de politie is minder tijd aan verkeershandhaving besteed.

Internationaal gezien behoort Nederland nog steeds tot de landen

met het laagste risico, maar de andere landen in de kopgroep weten, in tegenstelling tot Nederland, de risicodaling vast te houden.

Het zal een grote inspanning van alle betrokkenen vergen de taakstellingen voor de jaren 2000 en 2010 te halen, want de verwachte leeftijdsopbouw (vergrijzing) gaat in toenemende mate een negatief effect krijgen en het einde van de sterke mobiliteitsgroei is nog niet in zicht. De SWOV heeft echter in de recente studie 'De bakens verzetten' berekend dat het met een gericht pakket aan maatregelen nog wel mogelijk moet zijn de taakstellingen te halen.



Recente ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid

Beschouwingen naar aanleiding van de verkeersongevallencijfers over 1994 en 1995

Dra. M. Brouwer, A. Blokpoel, ir. L.T.B. van Kampen, drs. R. Roszbach & drs. D.A.M. Twisk. R-96-18. 62 blz. f 25,-.

SWOV evalueert campagne:

'Eindhoven pakt hardrijders in hun portemonnee'

In de gemeente Eindhoven is van maart tot en met december 1995 binnen de bebouwde kom een snelheidscampagne gehouden op verkeersstraten. De campagne behelsde een combinatie van voorlichting voorafgaand aan en tijdens de campagne, onopvallende snelheidscontroles (op kenteken) en het gebruik van het bord 'uw snelheid is gecontroleerd' voorbij de controleplaats. De campagne werd door de SWOV geëvalueerd op de volgende punten: snelheid, ongevallen, ervaringen van de politie en de ervaringen van autobestuurders. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant.

Op basis van ongevallen en snelheid heeft de politie een selectie gemaakt van verkeersstraten in Eindhoven die samen een netwerk vormen. De keuze van deze straten werd gebaseerd op het aantal uren dat voor de snelheidscontrole gepland was. Berekend werd, dat indien het aantal geplande uren politie-inzet gerealiseerd zou worden, de controlefrequentie dusdanig hoog zou zijn

dat een automobilist die dagelijks te snel over deze straten rijdt, gemiddeld één keer in de maand zou worden bekeurd. Verwacht werd dat daardoor de naleving van de limiet groot zou zijn.

Rijsnelheid

De evaluatie leert dat de rijsnelheid drie tot vijf maanden na de start van de campagne over het algemeen vrij sterk is afgenomen - in fase I is de V80 (de snelheid die nog door 20% van de voertuigen wordt overschreden) gereduceerd met 4 tot 7 km/uur. Het snelheidsniveau ligt op bijna alle 50 km/uur-wegen waar gemeten is echter met 25 tot 60% overschrijders van de limiet nog steeds hoog in relatie tot de taakstelling voor het jaar 2000. Deze taakstelling luidt: maximaal 10% overschrijders van de limiet.

Aan het eind van de campagne bleek de snelheid weer (bijna) op het oude niveau te zijn teruggekeerd. Een verklaring daarvoor kan zijn dat de inzet aan politiecontrole minder was dan gepland en dat de controle in de periode september tot en met december de helft was van die in de periode maart tot en met juni.

Ook het bord 'Uw snelheid is gecontroleerd. Politie' werd slechts in de eerste maand gebruikt, vanwege een weinig gebruiksvriendelijk formaat en gewicht.

Minder letselongevallen

Het aantal letselongevallen op verkeersstraten in de gemeente Eindhoven in de periode 1990 tot en met 1995 vertoont een golfbeweging. Tijdens de campagne in 1995 is het aantal letselongevallen in vergelijking met dat in 1994 significant afgenomen met 14%; deze reductie is groter is dan uit toeval mag worden verklaard. In geheel Nederland is op vergelijkbare straten het aantal letselongevallen in 1995 gelijk aan dat van 1994. Aangenomen mag worden dat de campagne een positieve invloed heeft gehad op de afname van het aantal ongevallen in 1995.

Campagne

De politie heeft minder controle-uren gemaakt dan aanvankelijk gepland: van de 1.050 geplande controle-uren is 30% gerealiseerd. Dit komt doordat meer tijd dan gepland moest worden besteed aan de benodigde opleiding en instructie van radarwaarnemers. Dit had tot gevolg dat de radarwaarneming door gemiddeld twee personen, in plaats van de geplande één persoon geschiedde. Conform plan is in de eerste drie maanden de controleduur per locatie twee keer zo lang geweest (1,5 uur) als in de tweede periode (45 minuten). Circa 172.000 voertuigen werden op snelheid gecontroleerd, daarvan werden 24.000 (14%) te snel en werden gefotografeerd, 22.000 (13%) kregen een acceptgiro thuis (uitval van 8%). De gemiddelde boete werd geraamd op f 100,-.

Gedurende de campagne werd regelmatig voorlichting via de media gegeven. Het bleek wenselijk om naast de zogenaamde free publicity regelmatig meer achtergrondinformatie te geven door middel van ingekochte ruimte bij de media.

Enquête

Uit de enquête onder automobilisten blijkt dat de campagne bij de respondenten vrij goed bekend is: slechts 10% meldt niets van de campagne te hebben vernomen. Bijna de helft van de respondenten zegt één of meer snelheidsposten van de politie te zijn tegengekomen en ruim 3% heeft een acceptgiro ontvangen wegens een snelheids-overtreding.

Twee van de vijf respondenten heeft van vrienden of kennissen gehoord dat deze op snelheid zijn gecontroleerd of bekeurd. Ongeveer drie kwart van de respondenten zegt achter de aanpak te staan.



Aanbevelingen

De snelheidscontroles dienen te worden gecontinueerd, omdat anders de rijsnelheden binnen korte tijd weer het oude niveau zullen bereiken. De inzet van de politie dient gemiddeld minimaal gelijk te zijn aan de geplande inzet in de periode maart - juni 1995. Dit betekent dat er 700 controle-uren per kwartaal door één radarwaarnemer verricht worden. De 'pakkans' voor een bestuurder die dagelijks structureel te snel rijdt is dan ongeveer één bekeuring per maand, ofwel twaalf per jaar.

Bij de radarcontrole moet gebruik gemaakt worden van het bord 'Uw snelheid is gecontroleerd. Politie'. Tevens dient periodiek voorlichting gegeven te worden over de campagne.

Snelheidscampagne 1995 in Eindhoven

Resultaten van het evaluatieonderzoek

Ir. Oei Hway-liem & dr. Ch. Goldenbeld.
R-96-31. 46 blz. f 22,50.

Ongevallen met fietsers nader geanalyseerd

Samen met Consument en Veiligheid heeft de SWOV een schriftelijke enquête gehouden onder fietsers die het slachtoffer zijn geworden van een verkeersongeval en na het ongeval naar een ziekenhuis zijn vervoerd. Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van het registratiesysteem van Consument en Veiligheid dat bekend staat onder de naam Privé Ongevallen Registratie Systeem, PORS. Bij deze registratie zijn veertien ziekenhuizen verspreid over Nederland aangesloten.

De opdrachtgever van het onderzoek, de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, was met name geïnteresseerd in een aantal specifieke kenmerken die bijdragen aan het ontstaan van fietsongevallen, zoals technische mankementen aan de fiets, de kwaliteit van het wegdek en de aanwezigheid van beschermingsmiddelen zoals fietszitjes en jasbeschermers. Voor zover mogelijk diende ook het gebruik en effect van fietshelmen vastgesteld te worden.

Oorzaken van ongevallen

Door 7% van de fietsers van twaalf jaar en ouder werd een mankement aan de fiets als belangrijkste ongevalsoorzaak genoemd. Andere oorzaken waren het eigen gedrag (28%), het gedrag van een andere weggebruiker (27%), de toestand van het wegdek (14%) en diverse andere oorzaken (24%). Door fietsers jonger dan twaalf jaar werd het 'eigen gedrag' in meer dan de helft van de gevallen als oorzaak aangegeven.

Acht procent van de oudere fietsers gaf aan dat het ongeval (misschien) voorkomen had kunnen worden als de fiets beter was onderhouden. Voor de staat van de remmen was dit zo in 5% van de gevallen.

Typen ongevallen

Onder de rijders komt vallen met de fiets het meeste voor (43%), gevolgd door een aanrijding met een tegenpartij (29%) en een botsing met een object (24%). Ruim 30% van de fietsers die bij schemer en duisternis een ongeval kregen en geen verlichting hadden gevoerd, gaf aan dat het

ongeval (misschien) voorkomen had kunnen worden als de verlichting gebrand had.

De helm dragers (4% van de fietsers boven de twaalf jaar) fietsten op sportieve fietsen. De helm dragers hadden minder hoofdletsel en een geringere letselernst, ondanks het feit dat de fietsnelheid op het moment van de aanrijding aanzienlijk hoger lag in vergelijking met de niet dragers.

Onder de passagier kwam 'beknelling' (voet tussen de spaken) als ongevalsoorzaak het meeste voor (aandeel 73%). Veel fietsers hadden geen jasbeschermer (60%), of indien ze er wel waren, waren ze in een kwart van de gevallen kapot.

Van de passagiers onder de twaalf jaar maakte 45% gebruik

van een fietszitje. De kwaliteit van de zitjes werd in 22% van de gevallen als matig of slecht beoordeeld.

Aanbevelingen

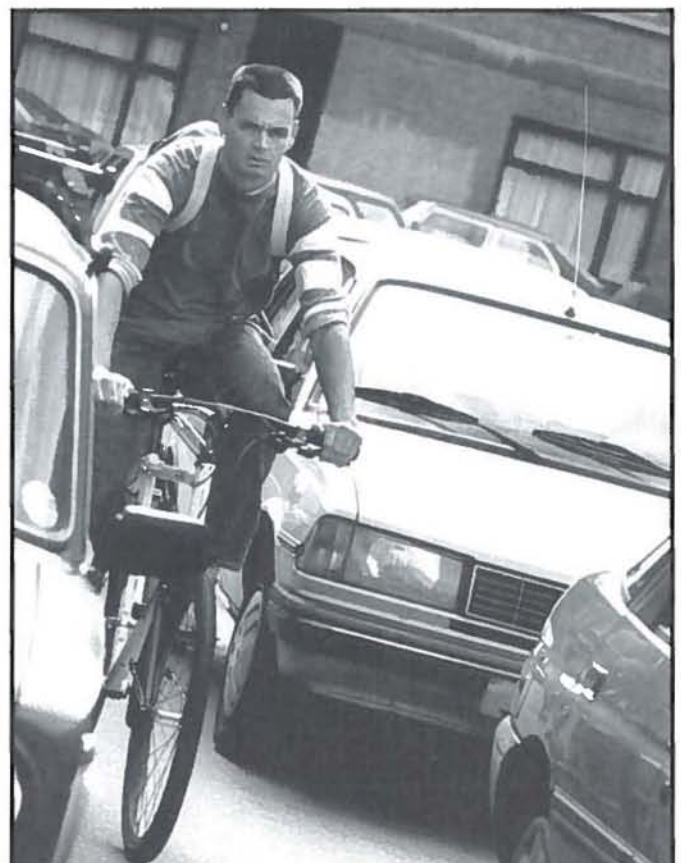
De resultaten van deze enquête onder fietsslachtoffers geven onvoldoende basis voor gerichte aanbevelingen voor verbetering van de kwaliteit van de fiets. Wel geeft dit onderzoek aanleiding voor een vervolgstudie waaruit wellicht aanbevelingen kunnen komen voor kwaliteitseisen die aan de fiets gesteld kunnen worden, voor eisen ten aanzien van het vervoer van kinderen en voor aanbevelingen voor het dragen van de fietshelm.



Invloed kwaliteit fiets op ongevallen

Een ongevallenanalyse aan de hand van een schriftelijke enquête

Ing C.C. Schoon.
R-96-32. 127 blz. f 40,-.



Verkeersveiligheid en vervoerbeleid

De SWOV heeft een rapport opgesteld waarin het basismateriaal wordt geleverd voor een op te stellen 'checklist verkeersveiligheid': een lijst van aandachtspunten die binnen de beleidsdirecties van het Directoraat-Generaal voor het Vervoer (DGV) gebruikt kan worden om een toets op het verkeersveiligheidseffect uit te voeren.

In het onderzoek is gebruik gemaakt van het zogenoemde fasemodel van het verkeers- en vervoersproces, om te analyseren op welke plekken binnen het beleidsveld van DGV het aspect verkeersveiligheid aan de orde komt. Dat kan zijn als aandachtspunt om mogelijke negatieve gevolgen te voorkomen, of als een potentiële mogelijkheid de verkeersveiligheid te verbeteren. Om te komen tot een structurering die bij de dagelijkse praktijk aansluit, is vervolgens uit het beleidsterrein van DGV aan de hand van de voorgenomen activiteiten en projecten voor de komende jaren een aantal relevante onderwerpen geselecteerd. Deze onderwerpen zijn in thema's gegroepeerd. Allereerst is er een aantal onderwerpen die met de organisatie (en regelgeving) van het verkeers- en vervoerssysteem in zijn algemeenheid te maken hebben.

Daarbinnen kunnen onderscheiden worden de thema's

voertuigen en infrastructuur, deze laatste te scheiden in *weginfrastructuur* en infrastructuur voor en rond *spoor en binnenvaart*.

Langs een andere dimensie kunnen dan de thema's *prijnsbeleid, gedragsbeïnvloeding en ruimtelijke aspecten* onderscheiden worden.

De resultaten van de analyse met behulp van het fasemodel zijn vervolgens geconfronteerd met deze onderwerpen.

Van belang voor de verkeersveiligheid

Ten slotte zijn de voor de verkeersveiligheid belangrijkste combinaties van thema en onderwerp samengevat.

Vermindering van het aantal verplaatsingen, en verkorting daarvan, levert in principe minder verkeersongevallen. Ook verschuiving van goederentransport van weg naar spoor en water is gunstig voor de verkeersveiligheid. Grotere vrachtwagens zouden alleen op stroom-

wegen moeten worden toegelaten, niet in woonwijken. Distributiecentra zijn dus noodzakelijk en gunstig voor de verkeersveiligheid.

Reservering van delen van het hoofdwegennet voor specifieke groepen binnen de bestaande capaciteit leidt in veel gevallen tot verdringing naar het onderliggend wegennet, hetgeen zeer ongunstig is voor de verkeersveiligheid.

Een goed gebruik van de ruimtelijke ordening kan bevorderen dat zwaar (goederen)verkeer en licht (personen)verkeer gescheiden zijn, en kan ook goederentransport per rail en water en collectief personenvervoer bevorderen.



Aandachtspunten verkeersveiligheid in het vervoerbeleid

Bijdrage aan een 'duurzaam-veilig'-checklist voor DGV

F. Poppe.

R-96-27. 31 blz f 20,-.

SWOV PUBLIKATIES

Verkeerseducatie nul- tot vierjarigen: inventarisatie en aanbevelingen

Dr. P.B.M. Levelt
R-95-80. 56 blz f 22,50.

Ontwerp voor een verkeersmeetnet in de provincie Flevoland

Een consult in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Ir. Oei Hway-Item.
R-96-20. 58 blz f 35,-.

Cruise control in personenauto's

Een literatuur-oriëntatie op verkeersveiligheidsaspecten

Ir. L.T.B. van Kampen
R-96-21. 18 blz. f 15,-.

Het voortgezet onderwijs en alcohol in het verkeer

Resultaten van het project 'Alcohol en verkeer in het voortgezet onderwijs' en aanbevelingen

Dr. P.B.M. Levelt
R-96-22. 34 blz f 20,-.

Bestelauto's en verkeersveiligheid

Een analyse met een onderverdeling in bestelauto-categorieën

Ing. C.C. Schoon & G.P.J.J. Hagesteijn
R-96-23. 69 blz. f 25,-.

Praktijkonderzoek zijafscherming voor vrachtauto's

Een demonstratieproject gericht op praktijk brandstofbesparing en veiligheid

Ing. C.C. Schoon.
R-96-24. 99 blz f 30,-.

Routewijzigingen en verkeersveiligheid

Schatting van het verkeersveiligheids-effect van verkeersinformatie-geïndiceerde routewijzigingen met behulp van enquêtegegevens uit het Rijn-Corridor project

J. M. J. Bos
R-96-25, 32 blz, f 20,-

Twee botsproeven op de verankerde stalen STEP-barrier

Verslag van twee botsproeven: een personenauto met 100 km/uur en 20 graden inrijhoek en een bus met 70 km/uur en 20 graden inrijhoek, op de verankerde stalen STEP-barrier, uitgevoerd door testinstituut LIER in Frankrijk

Ing. W. H. M. van de Pol
R-96-26, 46 blz, f 52,50

Aandachtspunten verkeersveiligheid in het vervoerbeleid

Bijdrage aan een 'duurzaam-veilig'-checklist voor DGV

F. Poppe
R-96-27, 31 blz, f 20,-

Snelheidscampagne 1995 in Eindhoven

Resultaten van het evaluatie-onderzoek
Ir. Oei Hway-liem & dr. Ch. Goldenbeld
R-96-31, 46 blz, f 22,50

Invloed kwaliteit fiets op ongevallen

Een ongevallenanalyse aan de hand van een schriftelijke enquête

Ing. C. C. Schoon
R-96-32, 127 blz, f 40,-

Duurzaam veilig wegverkeer: van concept naar uitvoering

Eindrapportage van het project

Drs. R. Roszbach, drs. R. D. Wittink & ir. F. C. M. Wegman
R-96-34, 108 blz, f 35,-

Snelheidsbeheersing op 50 km/uur-wegen

Bijdrage aan 'Gemeente-info' van september/oktober 1995, met betrekking tot het speerpunt 'Aangepaste Snelheden'

Ir. J. W. C. Catshoek
D-96-3, 14 blz, f 15,-

Some aspects of the safety of elderly pedestrians and cyclists

Paper presented at the International Conference 'Road Safety in Europe', Birmingham, September 9-11, 1996

M. P. Hagenzieker
D-96-4, 21 pp, f 21,50

The role of the safety aspect in European road design

Contribution to the seminar 'Road Safety; Meeting Road Casualty Reduction Targets', Tunbridge Wells, March 20, 1996

P. Slop
D-96-5, 20 pp, f 15,-

Road design, human behaviour and road accidents: towards a 'learning design community'

Paper presented at the International Conference 'Road Safety in Europe', Birmingham, September 9-11, 1996

F. C. M. Wegman
D-96-6, 19 pp, f 15,-

The SWOV Institute for Road Safety Research

International Experiences in brief, up to 1996

D-96-7, 17 pp, f 15,-

Het gaat om de knikkers....

Verkeershandhaving en de taakstelling op het gebied van de verkeersveiligheid voor het jaar 2000

Ir. F. C. M. Wegman & dr. Ch. Goldenbeld
D-96-8, 20 blz, f 15,-

When winning counts....

Traffic law enforcement and road safety targets for the year 2000

F. C. M. Wegman & dr. Ch. Goldenbeld
D-96-9, 21 pp, f 17,50
(Vertaling van D-96-8)

Towards safer roads: non-technical measures to improve road safety

Paper presented at the seminar 'Black Spots' in Wisla, Poland, April 15-20, 1996

Dr. Ch. Goldenbeld & P. C. Noordzij
D-96-10, 24 pp, f 17,50

SWOV-schrift is het bulletin van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV dat per kwartaal verschijnt

Het wordt verspreid onder circa 4.000 personen en instellingen die in hun werk betrokken zijn bij de verkeersveiligheid.

Eindredactie: Anita van der Vorst

Foto's: Paul Voorham

Ontwerp en productie: Add tief vormgeving en reclame, Zoetermeer

Druk: Drukkerij Bestenzet, Zoetermeer

Informatie en redactie: SWOV, Afdeling voorlichting en publiciteit
Postbus 170
2260 AD Leidschendam
Tel 070 - 320 93 23
Fax 070 - 320 12 61

Overname van teksten uit dit blad is toegestaan met bronvermelding

Aanvragen van publikaties

De SWOV geeft onderzoekverslagen, consulten en brochures uit. Daarnaast publiceren SWOV-medewerkers regelmatig in tijdschriften en leveren zij bijdragen voor symposia en congressen. Hierover wordt in SWOV-schrift bericht.

De publikaties zijn bij de SWOV verkrijgbaar. Bij toezending ontvangt u een factuur met acceptgirokaart ter vergoeding van druk- en verzendkosten. De hoogte van deze vergoeding staat bij de berichten aangegeven. De publikaties zijn onder vermelding van de 'R- of D-nummers' schriftelijk te bestellen bij de SWOV.

ISSN: 1380-7021

