



uitgave van de stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid SWOV  
verschijnt eenmaal per drie maanden

juni  
1981

## Verkeersonveiligheid in 1980: daling aantal doden zet door, omvang verkeer blijft stabiel

De afgelopen drie jaar heeft de SWOV jaarlijks een consult uitgebracht dat een overzicht geeft van de omvang en de ontwikkelingen van de verkeersveiligheid in Nederland. Deze consulten, gemaakt in opdracht van de Directie Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, zijn bedoeld voor de vergadering van ministers van zogenaamde kerndepartementen. Dit zijn de acht departementen die op enigerlei wijze bemoeienis hebben met de

*Op de autosnelwegen nam de omvang van het verkeer in 1980 nog wel toe.*

verkeersveiligheid. Zojuist is het laatste consult openbaar geworden. Hierin wordt een beschrijving gegeven van de situatie in 1979 en 1980. In dit bericht enkele bijzonderheden uit dit consult.

### Laagterecord

Het totale aantal verkeersdoden in 1980 zal naar verwachting net onder de 2000 liggen. Een dergelijk laag aantal is, met uitzondering van jaren met strenge winters (1963 en 1979), niet meer voorgekomen sinds 1962. De strenge winter in het eerste kwartaal van 1979 trekt de vergelijking van 1979 met 1980 nogal scheef. Zo is

het aantal overleden fietsers in 1980 hoger dan in 1979. Dat wordt echter veroorzaakt door het 'wintereffect' van de eerste drie maanden van 1979. Onder die barre omstandigheden werd aanmerkelijk minder gefietst. Vergelijken we met 1978, dan is het aantal overleden fietsers in 1980 juist hoger. Dit wintereffect heeft ook een dergelijke invloed gehad op het totaal aantal doden bij andere groepen kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en bromfietzers.

### Omvang stabiel

Het lijkt erop dat de omvang van het gemotoriseerde verkeer niet sterk ►



### Inhoud

Verkeersonveiligheid in 1980	1
Verkeersrisico ouderen	2
Nieuwe methode meten gordelgebruik	3
Enquête beleving verkeersonveiligheid woonwijken	4
Positieve effecten van verkeersopvoeding kleuters	4
Geen effecten van verlenging geldigheidsduur rijbewijs	6
Beleid en onderzoek willen en meer en betere gegevens	7

meer toeneemt. Onder normale omstandigheden was een jaarlijkse toename van 5 tot 10% gebruikelijk. In 1980 laat de zogenaamde verkeersindex buiten de bebouwde kom slechts een stijging van 3% zien, in de laatste drie kwartalen zelfs een daling van 1%. Deze index wordt samengesteld door op 265 telpunten het aantal gepasseerde voertuigen te noteren. Alleen op autosnelwegen was nog sprake van een duidelijk stijging.

### Ongevalsrisico

In het bericht hieronder wordt ingegaan op het grotere risico van 65-plussers in het verkeer. Ook de 15- tot 25-jarigen lopen een groot risico dat, in tegenstelling tot de situatie

bij de oudere verkeersdeelnemers, uitsluitend het gevolg is van de grote kans om bij een ongeval betrokken te raken. Dat geldt vooral voor bestuurders van personenauto's en bromfietsen uit die categorie.

### Fietsreflector

De SWOV heeft nagegaan in hoeverre is voldaan aan de verplichting om de achterzijde van de fiets te voorzien van een rode reflector. Deze maatregel werd 1 november 1979 van kracht. In het afgelopen half jaar heeft de SWOV daartoe een beperkt aantal tellingen verricht. Geconstateerd werd dat gewone fietsen in circa 95% van de gevallen van een dergelijke reflector zijn voorzien. Bij

racefietsen, die overigens bij de tellingen betrekkelijk weinig voorkwamen, was overwegend geen reflector aanwezig. Welke effecten deze voorziening heeft op de verkeersveiligheid is nog niet te bepalen. In het juni-nummer van het ANWB-blad Verkeerskunde zal verder worden ingegaan op deze tellingen. □

### De verkeersonveiligheid in Nederland 1979-1980

35 blz.; f 6, —; Bestellen: zie pag. 7

## Ouderen lopen groot risico bij deelname aan langzaam verkeer

Personenautobestuurders boven de 65 jaar hebben meer kans dan 25- tot 45-jarigen om in het verkeer bij een letselongeval betrokken te raken. Gecombineerd met het geringere incasseringsvermogen van ouderen resulteert dat in een beduidend groter overlijdensrisico. Toch is dat nog gunstig vergeleken met het risico dat de oudere loopt bij deelname aan het langzame verkeer. De relatief grote overlijdenskans die daarbij optreedt is voor een deel te verklaren uit een grote betrokkenheid bij ongevallen die letsel tot gevolg hebben. Die wordt alleen door 15- tot 25-jarige bromfietzers overtroffen. Voor een ander deel is het grotere risico te verklaren uit de veel grotere 'letaliteit' van ouderen. Daarmee wordt bedoeld de kans om aan de gevolgen van een ongeval te overlijden. In de tabel hiernaast zijn cijfers met betrekking tot ouderen en hun overlijdensrisico in het verkeer opgenomen. Het zal overigens weinig verbazing wekken dat verkeersongevallen voor oudere mensen niet de belangrijkste doodsoorzaak vormen. Vergelijken we de -verhoudingsgewijs toch al grote - risico's die 65-plussers lopen bij activiteiten in de privé-sfeer echter met die bij deelname aan het verkeer, dan zijn die laatste aanzienlijk groter, indien afgemeten aan het aantal doden per hoeveelheid bestede

leeftijdsgroep		auto- bestuurders	auto- pas sagiers	brom- fietse rs	fietse rs	voetgan gers
15 - 25 jaar	I	2,9	1,7	10,2	2,2	4,7
	II	37,7	30,8	64,4	7,5	8,9
25 - 45 jaar	I	0,9	0,7	4,6	1,3	3,0
	II	12,1	12,4	25,7	3,3	4,8
45 - 65 jaar	I	1,0	0,9	8,7	4,4	5,3
	II	16,0	17,1	52,0	12,7	9,6
65+	I	3,6	2,1	34,4	26,3	24,4
	II	50,6	35,0	310,0	79,0	35,1
totaal	I	1,3	1,1	10,0	4,2	7,7
	II	18,0	20,5	62,2	12,3	13,0

I. Aantallen verkeersdoden per honderd miljoen reiziger kilometers, naar leeftijdklasse en wijze van verkeersdeelname, in 1978.

II. Aantallen verkeersdoden per honderd miljoen verplaatsingen, naar leeftijdklasse en wijze van verkeersdeelname, in 1978.

tijd. Dit zijn de belangrijkste conclusies van een SWOV-advies ten behoeve van de Werkgroep Verkeersproblemen en -deelname van Bejaarden, ingesteld door de Interdepartementale Stuurgroep Bejaardenbeleid. Deze werkgroep heeft zich de afgelopen tijd beziggehouden met de verkeersveiligheid van bejaarden en mogelijke maatregelen om hun veilig-

heid te vergroten. Binnenkort zal het rapport van de werkgroep openbaar worden gemaakt. □

### De verkeersveiligheid van oudere verkeersdeelnemers (R-81-7)

Samensteller: Mr. P. Wesemann; 47 blz.; f 7,50; Bestellen: zie pag. 7

# Nieuwe methode om gordelgebruik te meten

Omdat het gebruik van de autogordel de kans op dodelijk letsel met 60% vermindert en de kans op ernstige verwondingen met 30%, is het van belang de ontwikkelingen van de draaggewoonten nauwlettend te volgen. De SWOV peilt aanwezigheid en gebruik van gordels al vanaf 1969. Tot voor enkele jaren gebeurden de peilingen in de vorm van zogenaamde 'pomp-enquêtes'. Bij een aantal benzinstations verspreid over het hele land werden tankende automobilisten ondervraagd. Uit ervaringen van enquêteurs bleek echter dat sinds de invoering van de draagplicht in 1975 een deel van de automobilisten onjuiste antwoorden gaf. Zij zeiden de gordel te dragen, terwijl dat in werkelijkheid niet zo was.

## Drie methoden gelijktijdig

Gezien deze ervaringen besloot de SWOV te gaan zoeken naar een betere meetmethode. Er zijn drie methoden gelijktijdig beproefd. Automobilisten die bij een kruispunt of op een afrit van een autosnelweg voor een verkeerslicht moesten stoppen, werden benaderd door een enquêteur. Deze keek door het geopende raampje in de auto om zelf de aanwezigheid en het gebruik van gordels te kunnen vaststellen: *de inijkobservatie*. Tegelijkertijd reikte hij de bestuurder een *enquëtekaart* uit, die per post teruggestuurd moest worden. Op een genummerde controlestrook vulde de enquêteur kenteken van de auto en zijn eigen bevindingen over het gordelgebruik in. Daardoor werd het mogelijk deze later te vergelijken met de gegevens over het gordelgebruik die de automobilist op de enquëtekaart had ingevuld. Op enige afstand van de enquëteplaats noteerde een waarnemer het kenteken van zoveel mogelijk passerende auto's en het gordelgebruik van de bestuurders: *afstandsobservatie*. Via het kenteken konden de resultaten van de afstandsobservaties worden vergeleken met die van de inijkmethode.

## De bevindingen

De inijkobservaties bleken in het algemeen goed uitvoerbaar te zijn. Voor de bestuurdersplaats kon in 92% van de gevallen de aanwezigheid en het gebruik van de gordels worden vastgesteld en voor de plaats naast de bestuurder in 77% van de gevallen.



*Tot voor kort werden gegevens over aanwezigheid en draaggewoonten van de autogordel verzameld door het enquëteren van tankende automobilisten. Aan deze methode kleven echter bezwaren.*

Bij een goede keuze van meetplaatsen en -tijden kan met deze methode een landelijk representatief beeld van het gordelgebruik worden verkregen. Onder gunstige omstandigheden zijn per meetplaats gemiddeld 30 à 35 waarnemingen per uur mogelijk. De beide andere methoden bleken minder geschikt te zijn. Van de uitgereikte enquëtekaarten werd ruim 50% ingevuld teruggestuurd. Voor een dergelijke enquëte-methode is dat geen slechte response. Maar het bleek dat gordel dragers eerder bereid waren de kaart in te vullen en op te sturen dan niet-gordel dragers. De resultaten geven daardoor een geflatteerd beeld te zien. Bovendien waren op een deel van de teruggestuurde kaarten onjuiste antwoorden ingevuld. Een ernstig bezwaar tegen de methode van afstandsobservatie is de onvoldoende betrouwbaarheid van de resultaten. Wanneer de gordel niet wordt gedragen, wordt in relatief veel gevallen het gordelgebruik als 'onbekend' geregistreerd.

## Goedkoper

In 1979 zijn, naast de 'pomp-enquêtes', voor het eerst inijkobservaties



toegepast om de aanwezigheid en het gebruik van autogordels vast te stellen. Vanaf 1980 worden nog uitsluitend inijkobservaties uitgevoerd. Een bijkomend voordeel van de nieuwe meetmethode is dat zij de helft goedkoper is dan die van de 'pomp-enquêtes'. □

## Meetmethoden autogordelgebruik

Samenstellers: J. G. Arnoldus, H. P. Scholtens, J. v. Minnen; circa 40 blz.; f 6,—; Bestellen: zie pag. 7

## SWOV gaat verhuizen

Al enkele jaren is het bureau van de SWOV verdeeld over twee gebouwen. Aan deze onplezierige toestand komt in oktober een eind. Dan zal een nieuw kantoor worden betrokken in Leidschendam, in het winkelcomplex Leidschenhage. Nadere gegevens over adres en dergelijke zullen nog worden verstrekt. □

# Enquête naar beleving van verkeersonveiligheid in woongebieden

In Rijswijk en Eindhoven is een enquête gehouden waarin bewoners werd gevraagd hoe zij de verkeersonveiligheid in hun wijk beleven. Dit onderzoek maakte deel uit van het demonstratieproject Herindeling en herinrichting stedelijke gebieden (zie SWOV-schrift 7). De enquête werd uitgevoerd door DHV Raadgevend Ingenieursbureau.

Van de 565 ondervraagde personen vond bijna 80 procent het prettig om in de buurt te wandelen. Maar tussen de gebieden onderling deden zich grote verschillen voor. In sommige gebieden vond bijna iedereen het prettig, in andere minder dan tweederde. In totaal kon meer dan de helft van de ondervraagden kruispunten of weggedeelten noemen die zij gevaarlijk vonden, voor zichzelf of voor de kinderen. De hoofdrede is voor hen het drukke verkeer. Ook het ontbreken van een goede oversteekmogelijkheid werd veel genoemd. Een kwart van de mensen zei liever niet door het drukke verkeer te willen lopen, twintig procent vindt het te gevaarlijk om te fietsen. In de afgelopen vijf jaar had zeven procent van de geënquêteerden een ongeval in de eigen wijk gehad. Opnieuw waren de verschillen tussen de gebieden groot – hoewel het nog maar de vraag is welke betekenis hieraan toegekend kan worden vanwege de beperkte omvang van het onderzoek. Kijken we naar de totaalcijfers, dan blijkt ruim de helft van de betrokkenen bij een ongeval in een auto te hebben gezeten. Zeven procent was voetganger. Het vervoermiddel waarmee men in botsing kwam was veel vaker een auto, na-



*Hoe verbeteren we de verkeersleefbaarheid van woonwijken?*

melijk in tachtig procent van de gevallen.

In 12% van de gezinnen met kinderen had een kind de afgelopen vijf jaar wel eens een ongeval gehad. De kwetsbaarheid van jonge fietsers en voetgangers blijkt nog eens uit de afloop van hun ongevallen. De kinderen liepen in 55% van de gevallen verwondingen op. Degene met wie het kind in botsing kwam, had in 13% van de gevallen verwondingen.

### **Bijna-ongevallen**

Vragen werden ook gesteld over bijna-ongevallen. Van de ondervraagden kon dertien procent een bijna-ongeval in de afgelopen twaalf maanden

noemen. Merkwaardig is dat slechts een kwart van hen opgaf dat zijn of haar eigen vervoermiddel hierbij een auto was. Mogelijk vergeten automobilisten bijna-ongevallen eerder dan fietsers, bromfietzers en voetgangers. Het vervoermiddel van de tegenpartij was in verreweg de meeste gevallen een auto. Op de vraag of één van de kinderen wel eens een bijna-ongeval had gehad, antwoordde eveneens 13% bevestigend. Bijna de helft gebeurde binnen driehonderd meter van de ouderlijke woning. □

**Beleving van de verkeersonveiligheid in de herindelingsgebieden van Eindhoven en Rijswijk (R 80-38)**  
Samenstellers: Dr. J. H. Kraay & F. Remerie: 79 blz.; f 10,-;  
Bestellen: zie pag. 7

## Verkeersopvoeding bij kleuters kan positieve effecten hebben

Is het mogelijk kinderen met behulp van verkeersopvoeding een veiliger gedrag in het verkeer bij te brengen? Zo ja, wat mogen we dan voor resultaten verwachten, gezien de mogelijkheden en beperkingen van kinderen? Welke trainingsmethode is de meest geëigende? Allemaal vragen waarop nog nooit een duidelijk antwoord is gegeven.

Enkele jaren geleden gaf de SWOV de aanzet tot een onderzoekproject op dit gebied, een project dat inmid-

dels inhoudelijk en financieel mede mogelijk wordt gemaakt door de Directie Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het Verkeerskundig Studiecentrum (VSC) van de Rijksuniversiteit Groningen voert het onderzoek uit. Dit instituut is gespecialiseerd op het gebied van sociale en psychologische aspecten van de verkeersproblematiek.

Allereerst is een probleemanalyse uitgevoerd, waarna een uitvoerige li-

teratuur studie volgde. Hierin wordt ingegaan op de aanwezige kennis over het verkeersgedrag van en ongevallen met kinderen, over de psychologische vermogens van deze jeugdige verkeersdeelnemers en de resultaten van al uitgevoerde experimenten in de sfeer van verkeersstraining. Deze studie vormt de basis van het experimentele deel van het onderzoek, dat op dit moment in volle gang is. Deze fase valt in drie deelonderzoeken uiteen. De gegevens die ze

opleveren staan niet op zichzelf, maar vullen elkaar aan.

Uit de resultaten tot nu toe is naar voren gekomen dat het VSC een trainingsmethode heeft ontwikkeld die gunstige resultaten laat zien. Dit bericht gaat verder in op de experimentele fase van het onderzoek.

### Wat doen kinderen?

Een belangrijke vraag is hoe kinderen van verschillende leeftijden voetgangerstaken uitvoeren en welke omstandigheden daarop van invloed zijn. Voorbeelden van die omstandigheden zijn de aanwezigheid en de intensiteit van het verkeer, of het alleen, samen met vriendjes of onder begeleiding oversteken. De gegevens hierover worden met behulp van gedragsobservaties verzameld. Deze studie is ook van belang om de effecten van trainingsprogramma's te kunnen vaststellen. Men moet nauwkeurig weten hoe deze effecten tot stand zijn gekomen om het trainingsprogramma richting te kunnen geven en bij te sturen. Verder wordt gekeken naar de ontwikkeling van sommige gedragingen met het stijgen van de leeftijden en of er verschillen bestaan die samenhangen met geslachts- of andere individuele kenmerken.

### Waartoe zijn kinderen in staat?

Een ander veldonderzoek is gericht op de vraag welke voetgangerstaken kinderen veilig kunnen uitvoeren, al dan niet na het doorlopen van een daarop gerichte training. Aangezien hierover erg weinig bekend was, werd dit onderzoek zo breed mogelijk opgezet. Aandacht is besteed aan het begrip dat kinderen hebben van hun uitzichtmogelijkheden in de nabijheid van geparkeerde auto's, de wijze waarop zij uitkijken als ze willen oversteken en hun mogelijkheden om risico's te beoordelen. Verder ging het VSC na in hoeverre kleuters in staat zijn hun aandacht te concentreren op het verkeer tijdens het oversteken. Tenslotte werd bekeken wat hun kennis is van algemene verkeers termen.

### Hoe moeten zij het leren?

Het derde experimentele onderzoek moet antwoord geven op de vraag welke instructie- en trainingsmethoden effectief en toepasbaar zijn. Op basis van de literatuurstudie en de experimenten zijn methoden ontwik-



*Het ontwikkelde trainingsprogramma voor kleuters steunt voor een groot deel op de ouders*

keld die zijn afgeleid van de zogenaamde gedragsmodificatie en 'sociaal-leren' theorie. Hierbij ligt de nadruk op het demonstreren van het gewenste gedrag, het oefenen in de praktijk en het belonen van goed gedrag. Op grond van de resultaten met deze verschillende methoden is een programma ontwikkeld, dat voor het oefen- en beloningsgedeelte steunt op de ouders, en voor het demonstratiegedeelte op de leerkrachten van kleuterscholen. Uit een experiment waaraan 300 kinderen tussen de 4 en 6 jaar en hun ouders deelnamen zijn positieve effecten op het verkeersgedrag naar voren gekomen.

In de verdere loop van het onderzoek zullen de problemen moeten worden bekeken die samenhangen met het toepassen van het ontwikkelde programma op grote schaal.

Nadere informatie over het onderzoek is verkrijgbaar bij het Verkeerskundig Studiecentrum, Rijksuniversiteit Groningen, Postbus 14, 9750 AA Haren.

Wie meer over dit onderzoek wil lezen kan hier het informatiepamflet nummer 8 aanvragen. Dit wordt op schriftelijk verzoek gratis opgestuurd. □

## De OESO en de verkeersveiligheid

De Organisatie voor Europese Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) is vooral bekend om zijn economische beschouwingen. Deze organisatie houdt zich echter ook bezig met wetenschappelijke studies omtrent verkeersveiligheid. De SWOV is een van de instituten die daarbij een belangrijke inbreng heeft. Onlangs heeft de OESO een aantal nieuwe projecten opgezet waarbij de SWOV weer nauw betrokken is.

### Kinderen en verkeer

Twee SWOV-onderzoekers hebben zitting genomen in een werkgroep die zich zal bezighouden met de verkeersveiligheid van kinderen. Deze werkgroep zal in 1982 een rapport uitbrengen, dat een overzicht zal geven van de internationale problemen op dit gebied, eventuele oplossingen aan de hand doen en behoeften aan nader onderzoek vaststellen.

### Snelheidslimieten

Van 6 tot en met 8 oktober a.s. organiseert de OESO een symposium in Ierland met als onderwerp de effecten van snelheidslimieten op verkeersongevallen en energieverbruik.

De bedoeling is dat wetenschappers, verkeerstechnici en andere experts over de meest recente ontwikkelingen zullen rapporteren en daarnaast informatie zullen uitwisselen, mogelijke oplossingen aandragen en aandachtsgebieden voor verder onderzoek bepalen. De SWOV zal in een bijdrage ingaan op de situatie in Nederland.

### Evaluatie-methoden

In het voorjaar van 1982 zal een OESO-symposium worden gehouden over de diverse methoden die zijn toe te passen voor de evaluatie van veiligheidsmaatregelen in het verkeer. Het gaat in het bijzonder om evaluaties van maatregelen in een wijk, stadsdeel of dorp. Verder zal aandacht worden geschonken aan de mogelijkheden om tegemoet te komen aan de wens van beleidsinstanties om in een zo vroeg mogelijk stadium resultaten uit een onderzoek te krijgen. Dit symposium, dat in Nederland gaat plaatsvinden, zal door de SWOV inhoudelijk worden voorbereid.

De OESO zal voor beide symposia de deelnemers zelf benaderen. □

## Verlenging geldigheidsduur rijbewijs zal verkeersveiligheid niet beïnvloeden

De regering heeft een wet ontwerp aangekondigd dat de geldigheidsduur van het rijbewijs verlengt tot het moment dat de bezitter 60 jaar wordt. Voor 60-plussers blijft de huidige procedure van vijfjaarlijkse vernieuwing bestaan.

Over de gevolgen van deze wet voor de verkeersveiligheid heeft de SWOV een advies uitgebracht, in opdracht van de Directie Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De belangrijkste conclusie: de gevolgen zullen naar het zich laat aanzien niet negatief zijn.

### De huidige gang van zaken

Wie momenteel een rijbewijs wil vernieuwen wordt niet weer beoordeeld op rijvaardigheid, maar wel op medische geschiktheid. Een zwakke schakel in deze procedure is de zogenaamde 'eigen verklaring'. Die houdt in dat de aanvrager geacht wordt eventuele medische problemen zelf te melden. Het is niet precies bekend wat de gevolgen van deze procedure zijn voor het aantal vernieuwingen bij aanvragers tot 60 jaar. In het advies is daarom een schatting gemaakt over het jaar 1977. Daaruit blijkt dat toen aan enkele duizenden bezitters van een rijbewijs C-E (zware vrachtauto), D-E (autobus) en/of A (motorfiets) een verlenging voor die categorie werd geweigerd, met behoud van de bevoegdheid voor personenauto's. Verder werd bij enkele duizenden bezitters van het rijbewijs B-E (personenauto) een zogenaamde restreintbepaling aan het rijbewijs verbonden. Dit betekent dat slechts een auto met bijzondere voorzieningen mag worden bestuurd, zoals dat bijvoorbeeld voor invaliden geldt. In het kader van dit consult was het niet mogelijk verder in te gaan op de vraag op welke permanente menselijke eigenschappen deze personen zijn geselecteerd. De noodzaak daartoe is ook niet zo groot aangezien bij de huidige stand van het onderzoek geen eigenschappen zijn aan te wijzen die iemand ongevalsvatbaar kunnen maken. Dit met uitzondering van heel duidelijke lichamelijke gebreken zoals het missen van armen of benen.

### Gevolgen voor de verkeersveiligheid

Onder de nieuwe wet zouden de genoemde groepen die niet voor een verlenging zonder meer in aanmerking komen, niet meer direct worden

uitgeselecteerd. Een groot deel echter wel op indirecte wijze. Het feit dat de meeste bezitters van een 'groot' rijbewijs dit hoofdzakelijk gebruiken indien ze als beroepschauffeur werkzaam zijn, is al een zekere garantie voor hun geschiktheid. Een werkelijk gebrek leidt immers vaak tot arbeidsongeschiktheid, wat het uitoefenen van beroep beperkt of onmogelijk maakt. Autobuschauffeurs moeten daarbij aan aanvullende, wettelijke eisen voldoen, wat in de toekomst misschien ook voor vrachtwagenchauffeurs gaat gelden. Verder zal een aantal bezitters van een personenauto-rijbewijs die een restreintbepaling krijgt opgelegd, zich onder de nieuwe wet toch tot het Centraal Bureau Rijvaardigheid moeten blijven wenden voor een geneeskundige verklaring. Die is nodig om overheidssteun te krijgen voor de aanschaf van een aangepaste auto. Conclusie: slechts een klein deel van de rijbewijsbezitters die nu 'beperkt geschikt' wordt bevonden, kan na de wetswijziging onbeperkt aan het verkeer deelnemen. Het is niet te verwachten, dat deze relatief zeer kleine groep verkeersdeelnemers een waarneembare stijging van het aantal verkeersongevallen zal veroorzaken. Temeer daar het maar de vraag is – wat al werd aangegeven – of deze mensen inderdaad een grotere kans hebben om bij een ongeval betrokken te raken.

### De oudere verkeersdeelnemers

In het advies is eveneens nagegaan of er redenen zijn om de huidige procedure voor 60-plussers te handhaven, wat een vijfjaarlijkse beoordeling door een arts betekent. Het blijkt dat personenautobestuurders van boven de 65 jaar een iets grotere kans hebben dan 25- tot 45-jarigen om in het verkeer bij een ongeval betrokken te raken dat letsel veroorzaakt. Maar het is de vraag of deze grotere kans samenhangt met eigenschappen waarop rijbewijsaanvragers geselecteerd zouden kunnen worden. Inmiddels is in het nieuwe voorstel de procedure voor ouderen wel gehandhaafd.

### Nieuwe inzichten

Het is momenteel niet vast te stellen of er menselijke eigenschappen zijn die de ongevalsvatbaarheid kunnen vergroten. Dat wil niet zeggen dat ze er niet zijn! Uit recent psychologisch



*Er zijn op dit moment bijna geen permanente menselijke eigenschappen aan te wijzen die de ongevalsvatbaarheid vergroten.*

onderzoek komen aanwijzingen dat bepaalde mentale en fysieke factoren invloed kunnen hebben op de kwaliteit van de rijprestatie. Het lijkt niet onlogisch te bezien in hoeverre deze nieuwe inzichten van betekenis kunnen zijn voor een eventuele nieuwe selectieprocedure. Daarbij ligt het voor de hand de medisch/psychologische beoordeling te combineren met het testen van de rijvaardigheid. □

### Verlenging van de geldigheidsduur van rijbewijzen

Samenstellers: Drs. H. v.d. Colk en mr. P. Weseman; 40 blz.; f' 6,-; Bestellen: zie pag. 7.

## Bij beleid en onderzoek behoefte aan meer en betere gegevens over verkeer en ongevallen



Om tot rationeel overheidsbeleid te komen ten aanzien van de verkeersveiligheid, moet de situatie op dit gebied doorlopend worden gevolgd, beschreven en verklaard. Dit stelt beleidsmensen in staat de effecten van hun beleid vast te stellen. Verder kunnen zij met behulp hiervan verwachtingen uitspreken over toekomstige ontwikkelingen bij ongewijzigd beleid en gebieden bepalen die speciale aandacht behoeven.

Dit lijken voor de hand liggende uitgangspunten. In de praktijk blijkt het verstrekken van gegevens aan het beleid met grote moeilijkheden gepaard te gaan. In één van de SWOV-bijdragen aan de Verkeerskundige Werkdagen, een vakbroederbijeenkomst die voor het eerst werd georganiseerd door het Koninklijk Instituut voor Ingenieurs en het Studiecentrum Verkeerstechniek, wordt ingegaan op de verschillende aspecten die hiermee samenhangen. Daarnaast omvat deze bijdrage inhoudelijke en organisatorische aanzetten om het volgen en zinvol interpreteren van de ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid in de toekomst te vergemakkelijken.

### Filosofie

Om de ontwikkeling van de verkeers- onveiligheid te kunnen beschrijven moet men zich baseren op een filosofie over de wijze waarop men het ongevalsproces wil beheersen. Voor zowel het onderzoek als het beleid is er maar één acceptabel: de filosofie

*Een ongeval is een samenloop van (kritische) omstandigheden, zo luidt de enige geaccepteerde filosofie m.b.t. het ongevallenproces. Andere blijken onbruikbaar. Zo is de brokkenmaker uit de gelijknamige filosofie hoogstens een pechvogel. Een gericht verkeersveiligheidsbeleid is hierop niet te baseren.*

die ongevallen als multi-causaal kansverschijnsel beschouwt. Een ongeval, zo luidt deze theorie, is een samenloop van omstandigheden. Het wegnemen van één oorzaak hoeft nog niet te leiden tot de onmogelijkheid van ongevallen. Het toepassen van deze theorie stelt bepaalde eisen aan de registratie van ongevallen en de omstandigheden die daarop van invloed kunnen zijn geweest. De manier van ongevallenregistratie in Nederland is wel al gebaseerd op deze filosofie maar met de verzamelde gegevens kan noch het beleid, noch het onderzoek erg uit de voeten.

### Databank(en)

Om grote hoeveelheden, zeer uiteenlopende gegevens op te slaan zijn databanken nodig. De vraag is of dit moet gebeuren bij een centrale databank, of bij meer gespecialiseerde, die afzonderlijk gegevens over ongevallen, verkeer en beïnvloedende omstandigheden verzamelen. Eén centrale bank zal waarschijnlijk niet met alle wensen rekening kunnen

## Aanvragen van rapporten en andere publikaties

De SWOV geeft een groot aantal onderzoekverslagen, consulten en brochures uit. Daarnaast publiceren SWOV-medewerkers regelmatig in diverse tijdschriften of leveren zij bijdragen t.b.v. symposia en congresverslagen. Ook de teksten daarvan zijn bij de SWOV verkrijgbaar.

### De kosten

Bij toezending van aangevraagde rapporten wordt een accept-girokaart bijgevoegd ter vergoeding van druk- en verzendkosten. De hoogte van deze vergoeding wordt in dit bulletin bij berichten over SWOV-rapporten vermeld.

### Gratis brochures en vouwbladen

De SWOV geeft de volgende gratis verkrijgbare brochures uit, die zijn bedoeld voor een breed publiek:

- Alcohol in het snelverkeer
  - Autogordels – vast en zeker
  - De SWOV in 1979
  - Ongevallen op nat wegdek
  - Publikatielijst 1952 t/m 1978
  - Verkeersveiligheid in woongebieden
  - Wat doet de SWOV
- Daarnaast zijn er drie gratis vouwbladen:
- SWOV, wetenschap in dienst van de verkeersveiligheid
  - IRRD-knooppunt van wegverkeersdocumentatie
  - Vier films over verkeersveiligheid

### Bestellen

Al deze publikaties zijn, onder vermelding van bestelnummer S-8, te bestellen bij de afdeling Voorlichting van de SWOV, Postbus 71, 2270 AB Voorburg, telefoon 070-694121.

houden. Men kan zich echter afvragen of de huidige wijze van gegevensverzameling, waarbij verschillende databanken worden gebruikt waarvan de gegevens niet of niet goed aan elkaar gekoppeld kunnen worden, geen enorme maatschappelijke verspilling betekent. Daarbij komt nog dat de huidige gegevens kwalitatief en kwantitatief nog veel te wensen overlaten. In Nederland worden ongevallengegevens systematisch verzameld door de Dienst Verkeersongevallen Registratie (VOR). Een belangrijke beperking daarbij is dat slechts een deel van de ongevallen wordt geregistreerd, namelijk die waarvan de politie een ongevallenformulier heeft ingeleverd.

In Nederland zijn ook geen goede en complete gegevens beschikbaar over het verkeer zelf. In het buitenland lijkt men op dit gebied verder te zijn. In Engeland bijvoorbeeld is een systeem ontwikkeld waar met behulp van vaste en wisselende meetpunten een representatief beeld van dit gebeuren kan worden gegeven.

Met het verzamelen van gegevens die iets zeggen over de omstandigheden die van invloed kunnen zijn op onge-

vallen, houdt de SWOV zich uitgebreid bezig. Dat gebeurt naar aanleiding van concrete probleemstellingen van het beleid, bijvoorbeeld over het alcoholgebruik van automobilisten en de aanwezigheid en het gebruik van autogordels. De gegevens die hieruit rollen blijken van zeer veel nut te zijn om verwachtingen op te baseren over de effecten van een bepaalde wetgeving op het aantal verkeersdoden.

#### Thermometer

Het ligt op de weg van de Rijksoverheid de landelijke ontwikkelingen op het gebied van de verkeersonveiligheid te volgen en aandachtsgebieden aan te wijzen. Dit betekent dat in haar opdracht en onder haar verantwoordelijkheid een soort 'thermometer' moet worden ontwikkeld waarop de stand van zaken kan worden afgelezen. De SWOV zou hiertoe voorbereidend werk kunnen verrichten. De resultaten van het periodiek aflezen van de thermometer moet in de vorm van kerncijfers worden gepubliceerd. Daarvan kunnen –naast de Rijksoverheid – de lagere overheden gebruik maken bij hun verkeersveiligheidsbeleid.

### De ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in Nederland (R-81-5)

Samensteller: Ir. F. C. M. Wegman;  
30 blz.; f 6,—; Bestellen: zie pag. 7

## Congresagenda bijgewerkt

Tegelijk met het verschijnen van dit SWOV-schrift is de nieuwe, bijgewerkte SWOV-congresagenda beschikbaar gekomen. Deze agenda geeft een overzicht van congressen die met verkeersveiligheid en alle randgebieden daaromheen van doen hebben.

Geïnteresseerden in de agenda kunnen deze opgestuurd krijgen tegen vergoeding van druk- en verzendkosten (zie pagina 7). Nadere inlichtingen over de congressen zijn, voor zover voorhanden, verkrijgbaar bij de SWOV, afdeling Voorlichting, tel.

□ 070-694121 □

The logo for SWOV-schrift is composed of the letters 'S', 'W', 'O', 'V' and the word 'schrift' in a stylized, dot-matrix font where each character is formed by a grid of small circles.

SWOV-schrift wordt gratis verspreid onder omstreeks 5000 personen die in hun werk betrokken zijn of raken bij de verkeersveiligheid.

Eindredactie: W. K. H. Krop en R. E. M. Maas  
Vormgeving: Tessa Fagel

Foto's: Foto Persburo Jos v. Leeuwen, Saab, Studio Verkoren, Verkeerskundig Studiecentrum

Druk: Tijl Den Haag B.V.

Informatie- en redactie-adres: SWOV, afdeling Voorlichting,  
Postbus 71, 2270 AB Voorburg, telefoon 070-694121.

Overname uit dit blad is toegestaan met bronvermelding.

The logo for SWOV-schrift is composed of the letters 'S', 'W', 'O', 'V' and the word 'schrift' in a stylized, dot-matrix font where each character is formed by a grid of small circles.

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV heeft statutair tot taak wetenschappelijk onderzoek te doen dat verband houdt met de verkeersveiligheid, en de kennis uit dat onderzoek te verspreiden. Het bestuur van de SWOV bestaat uit vertegenwoordigers van verscheidene ministeries, van het bedrijfsleven en van belangrijke maatschappelijke instellingen. Het bureau van de SWOV wordt geleid door ir. E. Asmussen en bestaat o.a. uit de afdelingen:

Onderzoekondersteuning,  
Projectvoorbereiding en  
Adviezen, Pre-crash onderzoek,  
Crash en Post-crash onderzoek,  
Methoden en Technieken,  
Algemene Zaken en  
Voorlichting.