



INHOUD

HOE VEILIG WORDT HET NATIONAAL VERKEERS- EN VERVOERSPLAN?	1
TRAINING ROEMEENSE DELEGATIE COLUMN	3
VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID: OOK IN EUROPEES VERBAND	4
SWOV: VERKEERSEUCATIE SCHOLIEREN MOET PROMINENTER	6
EX-DIRECTEUR KOORNSTRA GERIDDERD	6
SNELHEID: MOTIEVEN VOOR SNELHEIDSKUZE EN DE EFFECTEN VAN TOEZICHT	7
BREDE VERSPREIDING VOOR INFOSYSTEEM BIS-V	7
PUBLICATIES	8
COLOFON	8

Hoe veilig wordt het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan?

BIJ DE TOTSTANDKOMING VAN HET NATIONAAL VERKEERS- EN VERVOERSPLAN (NVVP) WIL DE SWOV DAT VERKEERSVEILIGHEIDSOVERWEGINGEN EN DE TOEPASSING DAARBIJ VAN BESTAANDE (SWOV-)KENNIS SERIEUS EEN ROL SPELEN. HAAR VISIE IS DAT DE VOORTZETTING VAN 'DUURZAAM-VEILIG' DE SPIL IS WAAROMHEEN HET VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID VORMGEGEVEN DIENT TE WORDEN. DIT WIL ZEGGEN DAT DE INSPANNINGEN UIT HET STARTPROGRAMMA VERDER UITGEBOUWD MOETEN WORDEN, EN DAT MAATREGELEN OP HET GEBIED VAN GEDRAGSBEÏNVLOEDING EN VOERTUIG-TECHNOLOGIE NAAST INFRASTRUCTURELE MAATREGELEN INTEGRAAL WORDEN UITGEVOERD.

Aan het NVVP wordt momenteel door velen binnen en buiten het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gewerkt. Dit plan is de opvolger van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II van 1989) en zal onder andere het kader vormen van het nieuwe

verkeersveiligheidsbeleid tot het jaar 2010.

Het concept-NVVP noemt de taakstelling betreffende de slachtoffer-reductie voor het jaar 2010. Als basis voor deze taakstelling geldt nog steeds het streefbeeld dat in SVV II is geformuleerd.

(vervolg op pagina 2)



Dit betekent voor 2010 dat het aantal doden teruggebracht moet zijn van 1090 (1999) naar 750 en het aantal ziekenhuisgewonden van ruim 19.000 (1999) naar 13.000.

In de veiligheidsparagraaf van het concept-NVVP wordt alleen op hoofdlijnen aandacht aan de tweede fase van duurzaam-veilig besteed. De feitelijke uitvoering van 'Duurzaam Veilig Fase 2' zal zijn beslag moeten vinden in een convenant zoals we dat ook kennen van de eerste fase: het 'Startprogramma Duurzaam Veilig'. De convenant-partners zijn ook nu weer gemeentes, provincies, waterschappen en het Rijk.

Om in het stadium van de voorbereiding van het NVVP en Duurzaam Veilig Fase 2 de bestaande kennis over verkeersveiligheid te benutten, heeft de SWOV een speciaal project opgenomen in haar onderzoeksprogramma. Dit project moet ten eerste leiden tot de formulering van een visie op het verkeersveiligheidsbeleid voor de periode van het NVVP. Ten tweede moet het een samenhangend pakket aan maatregelen opleveren in relatie tot de taakstelling 2010, dat gebaseerd is op schattingen van de kosteneffectiviteit.

In het concept-NVVP zijn reeds diverse maatregelen opgenomen, zo bleek tijdens het Nationaal Verkeersveiligheidscongres van 13 april uit de presentatie van Minister Netelenbos. Van deze maatregelen, die met name gedragsbeïnvloeding, infrastructuur en voertuigtechnologie betreffen, maakt de SWOV momenteel effectschattingen. Deze schattingen hebben betrekking op het aantal doden en ziekenhuisgewonden dat kan worden bespaard.

Een belangrijke vraag hierbij is of deze maatregelen voldoende zijn om de taakstelling voor het jaar 2010 te halen.

De beantwoording van deze vraag is pas goed mogelijk als bekend is wat de gezamenlijke wegbeheerders tussen nu en 2010 precies gaan doen. Niet alleen is het tempo van fasering van infrastructuurvoorzieningen onduidelijk, ook de inrichtingskwaliteit staat niet vast. Beide punten hangen nauw samen met de gelden die beschikbaar zijn voor de weg-infrastructuur.

De gedragsbeïnvloedende maatregelen die Minister Netelenbos noemde waren het voorlopig rijbewijs voor beginnende bestuurders, verlaging van het maximaal toegestane alcoholpromillage voor deze groep, het terugdringen van het rijden onder invloed van drugs en medicijnen, en een bevordering van het gordelgebruik. De maatregelen op het gebied van voertuigtechnologie zijn enerzijds maatregelen die direct effect sorteren, zoals het invoeren van dodehoekspiegels en de zijafscherming op vrachtauto's; anderzijds zijn ze gericht op de langere termijn. De black box en ISA (Intelligente snelheidsaanpassing) zijn voorbeelden van het langere-termijnbeleid.

Bij de infrastructuur staat de verdere uitvoering van de categorisering en inrichting van wegen (30 en 60 km/ur-gebieden, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen) centraal. Het duidelijk markeren van de overgang tussen 'verblijven' en 'doorstromen' werd door de Minister op het congres benadrukt. Dit in verband met de nieuwe verkeersregel dat op gelijkwaardige kruispunten alle van rechts komende bestuurders voorrang hebben. Het gevolg hiervan is dat de ongelijkwaardige kruispunten gemarkeerd zullen moeten worden. Als invoeringsdatum van deze maatregel noemde de Minister 1 mei 2001. Op het congres kregen gemeentes en waterschappen nog een compliment van de Minister voor het feit dat binnenkort meer 30 en 60 km/ur-gebieden zullen zijn gerealiseerd dan in 1997 is afgesproken.

Dat verkeersveiligheid bij het toekomstige verkeers- en vervoersbeleid uiterst belangrijk is benadrukte Fred Wegman, directeur van de SWOV, op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres. Hij onderstreepte dat toekomstige mobiliteits- en infrastructuurplannen moeten passen in de visie van 'duurzaam veilig' en dat dergelijke plannen op de consequenties voor de verkeersveiligheid doorgerekend zouden moeten worden. De vormgeving van de infrastructuur zou tenminste moeten voldoen aan een minimum niveau. Het hoofdwegenet zoals voorzien wordt in het concept NVVP en de Planologische Kernbeslissing, zou afgestemd moeten zijn op het toekomstige stroomwegenet volgens het duurzaam-veilig-concept. Hier ligt een regierol voor het Rijk. Als eenmaal een stroomwegenet is bepaald, zullen regio's hun gebiedsontsluitingswegen daarop kunnen afstemmen.



Uit de toespraken van zowel de Minister als de SWOV bleek dat er extra initiatieven nodig zijn om de NVVP-taakstelling voor het jaar 2010 te halen, vooral die voor het aantal ziekenhuisgewonden. Hoewel Nederland nog wel tot de meest verkeersveilige landen van Europa en de wereld behoort, tonen recente cijfers aan dat slachtofferreductie extra aandacht behoeft. Met de uitvoering van het Startprogramma Duurzaam Veilig zijn de eerste belangrijke stappen hiertoe gezet. De tweede fase van duurzaam-veilig is hard nodig als basis voor het verkeersveiligheidsbeleid van de komende tien jaar.

Training Roemeense delegatie

Een Roemeense delegatie verkeersveiligheidsdeskundigen van vijftien personen bracht onlangs een bezoek aan Nederland. De SWOV, die de komende jaren steeds actiever kennis zal (helpen) uitdragen, verzorgde voor hen een training programma van een week.

De training past in het kader van een nauwere samenwerking tussen Roemenië en Nederland, die door de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt nagestreefd en dient mede ter ondersteuning van Roemenië als aspirant-lid van de Europese Unie. Een bijzonder moment tijdens dit bezoek was een ontmoeting van de delegatie met Minister Netelenbos en haar Roemeense collega die in Nederland op werkbezoek was.

Een intensief programma was in overleg tussen SWOV, AVV en het Roemeense Ministerie van Transport vastgesteld. Aan de orde kwamen onder meer landelijk en regionaal verkeersveiligheidsbeleid, politietoezicht, regelgeving voor zwaar verkeer en 'goedkope' verkeersveiligheidsmaatregelen. In een rondrit door Nederland werden oplossingen getoond, zoals die in Nederland zijn uitgevoerd. Ook werd ruim aandacht besteed aan een Roemeens veiligheidsproject.



Naast SWOV-medewerkers gaven ook vertegenwoordigers van Verkeer en Waterstaat, politie, ANWB, CBR, Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid en Rijksverkeersinspectie presentaties. Het Instituut Clingendael verzorgde een EU-introductie cursus. Voor een deel van de kosten kon de SWOV gebruik maken van subsidie van Nuffic, de Nederlandse Organisatie voor internationale samenwerking in het hoger onderwijs.

Column

door Fred Wegman (Directeur SWOV)



Het Noorse zusterinstituut van de SWOV, TØI, heeft onlangs de tweede versie van het 'Traffiksikkerhetshåndbok' uitgebracht. In dit handboek is uit ongeveer 1700 onderzoeken bij elkaar gezet wat er bekend is over de effecten van bepaalde verkeersveiligheidsmaatregelen. Het is schokkend hoe weinig Nederlands onderzoek daaraan heeft bijgedragen, in het bijzonder als het gaat over de effecten van vormgeving van wegen en straten op de verkeersveiligheid. Hoe is het te rijmen dat het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid en -onderzoek in het buitenland zo'n goede naam hebben, terwijl in deze publicatie Nederland een bijrol speelt?

VERKEERSKUNDIG ONTWERP EN VERKEERSVEILIGHEID

Nederland heeft nauwelijks enige traditie op het gebied van onderzoek als het gaat over de vraag welke vormgeving van wegen en straten nu optimaal bijdragen aan het verlagen van de risico's in het verkeer. Het is gewoonte in ons land om praktijkmensen en onderzoekers enige tijd samen om de tafel te noden, een secretaris daaraan toe te voegen en de opdracht te geven om tot een publicatie te komen: gebrek aan valide en betrouwbare onderzoeksresultaten lijken hooguit een vervelende bijkomstigheid. Als er te weinig informatie is, worden er zelden mogelijkheden geschapen om aan de hand van onderzoek daarin te voorzien.

Opmerkelijk daarbij is dat de eigenaren van de problemen, in het bijzonder de wegbeheerders van gemeentelijke en provinciale zijde, zich nagenoeg niet op dit terrein bewegen. Vroeger financierde het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, bijvoorbeeld via de toenmalige Dienst Verkeerskunde en de Directie Verkeersveiligheid, het onderzoek nog wel eens. Sinds het Ministerie zich echter op het eigen (hoofd)wegennet heeft teruggetrokken, is er een vacuüm ontstaan waar niemand zich verantwoordelijk voor lijkt te voelen.

DUURZAAM-VEILIGE VORMGEVING?

De visie achter 'duurzaam-veilig' deugt mijns inziens: een wegomgeving aan de weggebruikers aanbieden waar het gewenste gedrag logisch uit het wegbeeld volgt en via uniforme verkeersvoorzieningen proberen de voorspelbaarheid van het wegverloop te vergroten, en ook het gedrag van andere verkeersdeelnemers. Maar hoe ziet dat er concreet in de praktijk uit? En wat te doen als de ideale duurzaam-veilige oplossing (nog) niet mogelijk is? Tot hoever kan men bijvoorbeeld gaan met het versoberen van de inrichting van een 30 km/uur-gebied?

Ik voorzie grote problemen bij het implementeren van een duurzaam-veilig wegverkeer als we in Nederland niet bereid zijn voldoende in dit type onderzoek te investeren. Het is een misverstand te menen dat alle kennisgebrek simpelweg kan worden opgelost door deskundigen gewoon rond de tafel te zetten. Het is kortzichtig te menen dat ons kennisgebrek simpelweg kan worden aangezuiverd door kennis uit het buitenland te importeren. Ik nodig hierbij alle wegbeheerders uit om samen met de SWOV en andere onderzoeksinstituten een grootschalig onderzoeksprogramma op dit terrein te starten waardoor onze kennisachterstand langzamerhand kan worden ingelopen: duurzaam-veilig heeft het nodig!

Verkeersveiligheidsbeleid: ook in Europees verband



ER IS DE AFGELOPEN JAREN VEEL AAN VERBETERINGEN VAN DE VERKEERSVEILIGHEID GEWERKT DOOR DE EUROPESE COMMISSIE (EC). HET EUROPESE BOTSPROEVENPROGRAMMA IS HIER EEN VOORBEELD VAN, EN LIJKT GOED TE WERKEN. HET BLIJKT DE AANKOPEN VAN AUTO'S TE BEÏNVLOEDEN EN DAARDOOR OOK DE AUTOFABRIKANTEN, DIE MEER INVESTEREN IN DE VEILIGHEID VAN HUN PRODUCTEN. DE INVOERING VAN DE SNELHEIDSBEGRENZER OP VRACHTAUTO'S IS EVENEENS VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGEEL DIE IN BRUSSEL IS GENOMEN. DE EC HEEFT ZICH OOK BEZIGGEHOUDEN MET VOERTUIGEISEN, MET EISEN AAN BEROEPSCHAUFFEURS EN MET DE BEÏNVLOEDING VAN HET GEDRAG VAN WEGGEBRUIKERS.

Dit blijkt uit de voortgangsrapportage die de EC in maart 2000 heeft uitgebracht. Deze nota beschrijft de voortgang van het voorgenomen Europese verkeersveiligheidsbeleid en welke maatregelen in de komende periode prioriteit moeten krijgen. De belangrijkste punten uit het beleid treft u hieronder aan, waarbij het botsproevenprogramma als voorbeeld van de huidige stand van zaken wordt uitgelicht.

De ontwikkelingen die in de voortgangsrapportage beschreven staan, sluiten aan bij de plannen die de EC een aantal jaren geleden heeft gemaakt om de verkeersveiligheid in

Europees verband te verbeteren. Deze beleidslijnen die in 'Action Programme of 1997-2001' werden uitgezet worden daarom ook in de voortgangsrapportage gememoreerd. Cruciaal in het Actieprogramma was de 1 miljoen-Euro-test: elke maatregel die een verkeersdode bespaart en die minder kost dan 1 miljoen Euro, zou genomen moeten worden. In het Actieprogramma benadrukte de EC de enorme kosten van de verkeersonveiligheid en propageerde ze besluitvorming gebaseerd op een kosten-batenanalyse door alle verantwoordelijke partijen, van Europees tot lokaal niveau. De schatting van 1 miljoen Euro per verkeersdode (overige gewonden en materiële schade

inbegrepen) is een onderschatting van de werkelijke kosten, en geeft dus een ondergrens aan. Verder stelde de EC voor mechanismen te ontwikkelen waardoor besluitvormers en degenen die verkeersveiligheidsmaatregelen betalen, meer van de opbrengsten zouden merken. Tot slot pleitte de EC ervoor bij alle beslissingen omtrent infrastructuur rekening te houden met de gevolgen voor de verkeersveiligheid.

In de voortgangsnota komt een scala aan maatregelen aan de orde, dat in Europees verband zal worden uitgevoerd. Een voorbeeld hiervan is het project EuroNCAP: European New Car Assessment Programme. Binnen dit programma worden botsproeven met nieuwe auto's gedaan, waarbij niet alleen wordt nagegaan wat de gevolgen voor inzittenden zijn van frontale en zijdelingse botsingen, maar ook wat de gevolgen voor de tegenpartij zijn, met name voor langzame verkeersdeelnemers. Door consumenten goed te informeren over de veiligheid van auto's zou de markt beïnvloed kunnen worden. In Nederland stellen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de ANWB, de Consumentenbond en TNO de resultaten van de botsproeven beschikbaar. Uit de verkoopcijfers van bepaalde auto's die bijzonder goed uit de tests zijn gekomen valt volgens de voortgangsrapportage af te leiden dat de opzet van EuroNCAP werkt. Het project wordt mede gefinancierd door de Europese Unie (EU).

De voortgangsrapportage geeft ook aan welke maatregelen in de komende periode prioriteit moeten krijgen binnen het Europese verkeersveiligheidsbeleid. Bij de prioriteitsstelling hebben de betrokken vertegenwoordigers van

Stand van zaken

De voortgangsrapportage van maart 2000 beschrijft wat de EC gedaan heeft op het gebied van verkeersveiligheid sinds het verschijnen van het Actieprogramma 1997-2001. Hieronder volgen voorbeelden van aandachtspunten in Europese beleid.

- EuroNCAP: European New Car Assessment Programme (zie tekst).
- Verscherpte voertuigeisen. De snelheidsbegrenzer op zwaar verkeer is in Europees verband ingevoerd. Verder is er regelgeving in voorbereiding met betrekking tot zijafscherming en een 'botsvriendelijker' front van zwaar verkeer.
- Regelgeving rond beroepsvervoer. De tachograaf moet controle op de naleving van rij- en rusttijden mogelijk maken. EC-regelgeving voor een tweede generatie tachografen zal de controle vereenvoudigen. In 2002 zal op grond hiervan digitale apparatuur in gebruik worden genomen.
- Harmonisatie van opleidingseisen. Er zijn afspraken gemaakt over de exameneisen voor adviseurs met betrekking tot transport van gevaarlijke stoffen. Zulke adviseurs zouden in alle betreffende bedrijven aangesteld moeten worden.
- Technische voorzieningen aan voertuigen. Er wordt onderzoek gedaan naar het effect van black boxes in auto's van beginnende bestuurders en naar het effect van Adaptive Cruise Control (ACC) op bussen. ACC houdt in dat de snelheid van een voertuig automatisch wordt aangepast als de afstand tot de voorligger beneden een bepaalde waarde komt.
- Dynamische informatie aan weggebruikers. Er worden proeven gedaan waarbij de weggebruikers informatie krijgen om hun snelheid zo goed mogelijk aan te passen aan het weer, de toestand van het wegdek, drukte en andere omstandigheden.
- Alcohol, drugs en medicijnen. Een efficiënte vaststelling van de mate van intoxicatie en onderzoek hiernaar worden bevorderd.

alle lidstaten en een aantal experts zich gebogen over de vraag welke onderwerpen het meest kansrijk zijn om in de komende jaren in EU-verband de verkeersveiligheid te verbeteren. Er zijn drie categorieën onderscheiden in de prioritering: 'topprioriteit' en 'hoge prioriteit', beide het beste op Europees niveau tot uitvoering te brengen en 'hoge prioriteit', te ondersteunen door de EU maar uit te voeren door de lidstaten. Hierbij wil de EC nationaal beleid ondersteunen door onder andere de uitwisseling van informatie te organiseren.

Voortzetting van het EuroNCAP-programma geldt als een van de topprioriteiten, waarbij meer aandacht voor voetgangers en fietsers die in botsing komen met een personenauto wenselijk is. Ook het opzetten van een Europees verkeersveiligheidsinformatiesysteem behoort tot de topprioriteiten. Het idee achter dit informatiesysteem is dat er binnen Europa veel nuttige kennis aanwezig is die niet eenvoudig beschikbaar is. Een geautomatiseerd systeem brengt kerngegevens en kennis

uit onderzoek op ieders werkplek. Naar de haalbaarheid van een dergelijk systeem is eerder door de SWOV studie verricht (R 99-22). Deze studie is de basis voor verdere planvorming. Andere voorbeelden van totstandgekomen Europees beleid en belangrijke maatregelen die in de nota aan de orde komen worden in de komende verslagen weergegeven.

Al met al kan uit de nota geconcludeerd worden dat we in toenemende mate geconfronteerd worden met beslissingen die op Europees niveau genomen worden. Minister Netelenbos heeft tijdens het Nationaal Verkeersveiligheidscongres ieder uitgenodigd mee te denken en suggesties kenbaar te maken voor verdere invulling van het Europese verkeersveiligheidsbeleid. Deze uitnodiging wordt hopelijk door alle betrokkenen ter harte genomen.

Prioriteiten in het Europese beleid

De nota van maart 2000 onderscheidt drie prioriteitscategorieën in verkeersveiligheidsmaatregelen die binnen de EU uitgevoerd zouden moeten worden.

Maatregelen met het predikaat 'topprioriteit'

Deze maatregelen zouden op Europees niveau ten uitvoer gebracht moeten worden en daarbij de meeste aandacht moeten krijgen. Onderwerpen die hieronder vallen zijn:

- voortzetting van EuroNCAP, waarbij meer aandacht wenselijk is voor voetgangers en fietsers die in botsing komen met een personenauto;
- beveiligingsmiddelen, waarbij wordt gedacht aan informatiecampagnes en regelgeving;
- een Europees verkeersveiligheidsinformatiesysteem (zie tekst).

Maatregelen met het predikaat 'hoge prioriteit'

In de nota wordt aanbevolen om deze belangrijke maatregelen ook op Europees niveau ten uitvoer te brengen:

- snelheidsbeheersing, onder andere door middel van snelheidsbegrenzers op voertuigen tussen 3,5 en 12 ton;
- een Europees radiokanaal voor verkeersinformatie, dat een betere detectie van incidenten en beter management van hulpverlening in noodgevallen zou bevorderen;
- beheersen van het gebruik van alcohol, drugs en medicijnen;
- opstellen van aanvullende eisen ten aanzien van de rijgeschiktheid van bestuurders van motorvoertuigen;
- invoering van motorvoertuigverlichting overdag (MVO). Onder andere op grond van een studie van de SWOV menen de meeste lidstaten dat MVO zou moeten worden ingevoerd, maar een aantal lidstaten heeft om nader onderzoek naar de kosteneffectiviteit gevraagd.

Europese maatregelen op nationaal niveau

De nota spreekt van maatregelen met een hoge prioriteit die de EC wil bevorderen, maar die uitgevoerd moeten worden door de lidstaten zelf. De EC wil nationaal beleid op deze punten ondersteunen door onder andere de uitwisseling van informatie te organiseren. Tot deze maatregelen horen:

- ernaar streven dat bij reclames meer rekening wordt gehouden met mogelijke effecten op de verkeersveiligheid en met name dat verkeersveiligheid gepromoot wordt;
- optimale hulpverlening aan ernstig gewonde slachtoffers mogelijk maken. De traumahelikopter die in Nederland wordt ingezet, is hiervan een voorbeeld;
- weginrichting zodanig maken dat ongevallen zo veel mogelijk worden voorkomen en dat de gevolgen worden beperkt.

swov: Verkeerseducatie scholieren moet prominenter

VERKEERSEDUCTIE MOET IN HET VOORTGEZET ONDERWIJS EEN PROMINENTERE PLAATS KRIJGEN. NU NOG HEBBEN SCHOLIEREN IN DE EERSTE DRIE LEERJAREN GEMIDDELD SLECHTS 5,7 LESUUR VERKEERSONDERWIJS PER LEERJAAR. EN MAAR TWEE LESUREN DAARVAN ZIJN GERICHT OP VERKEERSVEILIGHEID.



Dit blijkt uit het SWOV onderzoek 'Aanbod van verkeerseducatie in de basisvorming' (R-99-35), dat Minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat naar de Tweede Kamer heeft gestuurd. De leerkrachten vinden zelf dat elke leerling in totaal tien uur verkeerseducatie per jaar zou moeten krijgen, waarvan vijf lesuren besteed aan verkeersveiligheid.

De SWOV heeft in samenwerking met het Cito onderzoek gedaan onder 1200 leerkrachten in de eerste drie leerjaren van het voortgezet onderwijs. Het betrof leerkrachten van de vijf vakken die het meest in aanmerking komen voor verkeerseducatie: natuur- en scheikunde, biologie, aardrijkskunde, verzorging en techniek.

Een kwart van de leerkrachten blijkt daadwerkelijk verkeerseducatie te geven. Daarbij is er een opvallend verschil

tussen de vakken: van de natuur- en scheikundeleerkrachten besteedt 35% aandacht aan verkeerseducatie, tegen 8% van de biologieleerkrachten. Bijna alle les wordt gegeven gekoppeld aan het eigen vak, en maar weinig aan projecten los hiervan. Deze cijfers betekenen dat een kwart van alle leerlingen geen verkeerseducatie krijgt; van het derde leerjaar VBO is dat zelfs de helft. Het gemiddelde aandeel verkeersveiligheid neemt over de drie leerjaren af van 50% in het eerste naar 25% in het derde leerjaar.

Leerkrachten die verkeerseducatie geven, blijken weinig ervaring te hebben met ondersteunende instanties. Veilig Verkeer Nederland en de politie worden nog door 20% genoemd; de gemeente en het ROV/POV door ongeveer 10%. Andere organisaties komen nog minder in beeld.

De SWOV vindt de uitkomst van de studie onrustbarend: in de basisvorming blijkt weinig tijd te worden besteed aan verkeersveiligheidseducatie, en hele groepen leerlingen krijgen in het geheel geen onderwijs op dit gebied. Toch kan hieruit niet worden geconcludeerd dat er onvoldoende verkeersveiligheidseducatie wordt gegeven. De vraag of scholieren voldoende zijn toegerust om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen is namelijk nog niet beantwoord. De SWOV beveelt aan om een toets te ontwikkelen, waarbij de kennis en vaardigheden van scholieren op het gebied van verkeer worden gepeild. Een dergelijke peiling zou, evenals de peiling van het aanbod aan verkeerseducatie, periodiek afgenomen moeten worden. Deze periodieke toetsingen kunnen dan laten zien of de Nederlandse scholieren voldoende in huis hebben en of de verkeerseducatie bijstelling behoeft.

Ex-directeur Koornstra geridderd



De heer Mattheus Koornstra, voormalig directeur van de SWOV, werd vrijdag 28 april benoemd tot ridder in de Orde van Oranje-Nassau. Bij de uitreiking van het lintje gaf Minister Netelenbos zijn grote bijdrage aan het concept 'duurzaam-veilig' als belangrijkste reden voor de eervolle benoeming.

SNELHEID: Motieven voor snelheidskeuze en de effecten van toezicht

ONLANGS IS HET EINDRAPPORT OPENBAAR GEWORDEN VAN HET PROJECT MASTER (MANAGING SPEEDS OF TRAFFIC ON EUROPEAN ROADS), WAARIN ONDERZOEK IS GEDAAN NAAR SNELHEIDSGEDRAG, SNELHEIDSBEHEERSING EN SNELHEIDSBELEID. DIT ONDERZOEK IS IN DE AFGELOPEN JAREN UITGEVOERD DOOR EEN TIENTAL EUROPESE INSTITUTEN MET SUBSIDIE VAN DE EUROPESE COMMISSIE. HET EINDRAPPORT IS TE VINDEN OP DE WEBSITE [HTTP://WWW.VTT.FI/YKI/YKI6/MASTER/MASTER.HTM](http://www.vtt.fi/yki/yki6/master/master.htm).

De SWOV heeft aan dit project bijgedragen met twee literatuurstudies: een studie naar de effecten van toezicht op snelheidsgedrag, en een studie naar de motieven die van belang zijn bij snelheidskeuze. De uitkomsten uit dit MASTER-project gebruikt de SWOV onder andere in de evaluatie van geïntensiveerd politietoezicht in het Nederlandse verkeer. Dit geïntensiveerde toezicht vindt plaats op initiatief van het Openbaar Ministerie en de politie-korpsen. Ook worden de inzichten uit

MASTER gebruikt in Europese onderzoeksprojecten op het gebied van verkeersgedrag en de beïnvloeding daarvan, zoals ESCAPE en GADGET.

Een belangrijk element in de studie 'The effect of enforcement on speed behaviour' (D-98-8) is het onderscheid tussen toezicht op specifieke locaties of verbindingen en 'algemeen' toezicht op een wegennetwerk. Bij toezicht van het eerste type wordt aanbevolen de verkeersdeelnemer te waarschuwen

voordat de snelheid wordt gecontroleerd; dit zal een groter effect hebben op het snelheidsgedrag, en daarmee op de veiligheid op die specifieke plek. Bij toezicht op een netwerk van wegen doelt men op een algehele snelheidsdaling in het hele gebied. Dit kan juist beter bereikt worden met een waarschuwing voorbij de controleplaats: 'Uw snelheid is gecontroleerd'.

De studie 'Speed and motivation' (D-98-10) beschrijft de verschillende motivaties van verkeersdeelnemers die van belang zijn bij de keuze van hun eigen rijnsnelheid, en bij de meningsvorming over de snelheid van anderen. Deze motivaties hebben consequenties voor vragenlijsten in attitudeonderzoek en voor informatiecampagnes op het gebied van snelheid. Zo wordt in de traditionele onderzoeksbenadering bijvoorbeeld het grote belang van emoties en stemmingen op snelheidsgedrag onderschat.

Brede verspreiding voor infosysteem BIS-V

DE SWOV GEEFT HET BELEIDSINFORMATIESYSTEEM VERKEERSVEILIGHEID (BIS-V) EEN BREDE VERSPREIDING. HET SYSTEEM, DAT IN OPDRACHT VAN HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT IS ONTWIKKELD, ONDERSTEUNT HET VOORBEREIDEN EN EVALUEREN VAN VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID. SWOV-DIRECTEUR IR. F. WEGMAN HEEFT EEN CD-ROM MET DE SOFTWARE VAN BIS-V TIJDENS HET NATIONAAL VERKEERSVEILIGHEIDSCONGRES VORIGE MAAND IN AMSTERDAM AANGEBODEN AAN MINISTER NETELENBOS EN DE HOOFDDIRECTEUR VAN DE ANWB, MR. G. VAN WOERKOM.

Eerder had Minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat tijdens haar werkbezoek aan de SWOV al te kennen gegeven BIS-V breed te willen verspreiden onder instanties op het terrein van verkeersveiligheid. Nu al wordt op ruim zestig adressen bij provincies, ROV's, gemeenten en politie gebruik gemaakt van de actuele informatie in BIS-V. Vooralsnog geschiedt de distributie van BIS-V per CD. Samen

met de Adviesdienst Verkeer en Vervoer werkt de SWOV eraan de informatie via Internet beschikbaar te stellen. Om beter de weg te kunnen vinden in de grote hoeveelheid informatie en de vele mogelijkheden voor toepassingen te leren kennen, zal de SWOV, naar gelang de vraag, introductiecurcussen verzorgen.

Het bezoek van mevrouw Netelenbos aan de SWOV vond plaats op 21 februari.



Behalve van BIS-V (zie foto) heeft de SWOV voor de Minister ook presentaties verzorgd van onder meer het VEDYAC-systeem, waarmee botsingen van voertuigen met bijvoorbeeld vangrailconstructies worden gesimuleerd, en Safer-TNP, waarmee planologen en verkeerskundigen een verkeersveiliger netwerk kunnen ontwerpen.

Publicaties

Onderstaand treft u een selectie aan van de rapporten die onlangs bij de SWOV zijn verschenen. De publicaties zijn onder vermelding van de R- of D-nummers schriftelijk te bestellen bij de SWOV, Afdeling Informatie en Communicatie, Postbus 1090, 2260 BB Leidschendam. E-mailen kan ook naar: patrick.rugebregt@swov.nl. Bij hem kunt u ook een lijst aanvragen met daarop een overzicht van alle publicaties die dit jaar verschenen zijn. Bij toezending van de rapporten ontvangt u een factuur met een acceptgirokaart ter vergoeding van druk- en verzendkosten. De hoogte van deze vergoeding staat bij de rapporten aangegeven. Op onze website www.swov.nl staan al onze rapporten die sinds 1995 verschenen zijn.

Aanbod van verkeerseducatie in de basissvorming

Educatie in verkeer en verkeersveiligheid in de eerste drie leerjaren van het voortgezet onderwijs.
Dr. P.B.M. Levelt. R-99-35. 133 blz. f. 40,-.

A trail to a safer country

Conceptual approaches to road safety policy.
Jan Mulder & Fred Wegman. R-99-38E. 25 pp. f. 17,50,-.

Vehicle compatibility in car-to-car collisions

Literature review in the framework of the European research project "Improvement of crash compatibility between cars", Workpackage 1. Jan van der Sluis. D-2000-1. 39 pp. f. 20,-.

Verkeersveiligheid: van onderzoek naar realisatie

Overzicht van aanbevelingen uit recente SWOV-rapportages die nog niet tot uitvoering en/of voorbereiding zijn gekomen maar nog steeds actueel zijn. D-2000-2. 17 blz. f. 15,-.

Veilighedsaspecten van verkeersvoorzieningen in stedelijke gebieden

Ir. A. Dijkstra. R-2000-5. 31 blz. f. 20,-.

Kencijfers voor (brom)fietsverkeer

Verzameling en bewerking van verkeersveiligheidsdata voor kruispunten binnen de bebouwde kom.
J.G. Arnoldus, dr. ir. L.G. Brahmaister, G. Huls & ir. S.T.M.C. Janssen.
R-2000-6. 109 blz. f. 35,-.

Gebruik van de bromfietshelm in Nederland in de zomer van 1999

Observatie- en interviewstudie in acht Nederlandse politiergio's, uitgevoerd als nulmeting voor de evaluatie van geïntensiveerd politietoezicht in het verkeer.
Dr. Ch. Goldenbeld & J.K. Batstra. R-2000-8. 70 blz. f. 25,-.

SWOV
WETENSCHAPPELIJK
ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

Colofon

SWOV-SCHRIFT is het bulletin van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, dat viermaal per jaar verschijnt. Het wordt verspreid onder ruim 4.000 personen en instellingen die in hun werk betrokken zijn bij de verkeersveiligheid.

Redactiecommissie Nicole de Bree, Boudewijn van Kampen, Ingrid van Schagen, Marijke Tros, Ben Wouters
Eindredactie Marijke Tros
Fotografie Paul Voorham, Voorburg, Theo Janssen, Zoetermeer
Realisatie SLEE Communicatie, Zoetermeer

Informatie- en redactieadressen:

SWOV
Postbus 1090, 2260 BB Leidschendam
T 070-3209323
F 070-3201261
E swov@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

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Duindoorn 32
2262 AR Leidschendam
T 070-3209323
F 070-3201261
E swov@swov.nl
I www.swov.nl